

An aerial, historical-style illustration of Vittorio Veneto, showing a grid-like urban layout with various buildings, streets, and green spaces. The city is situated in a valley with hills in the background.

Vittorio Veneto

piani e progetti per la città
1878 - 1995

L'immagine usuale del Veneto negli anni recenti è quella di una regione agricola che improvvisamente, e in modo scomposto, ha scoperto lo sviluppo.

Vittorio Veneto rappresenta, da questo punto di vista, un altro Veneto, fuori dai "luoghi comuni" che caratterizzano la narrazione recente.

Dai primi progetti per il nuovo centro (Unione) destinato a unire Ceneda e Serravalle, ai piani urbanistici redatti da importanti professionisti e intellettuali che dagli anni '30 alla fine del secolo scorso ne hanno prefigurato e indirizzato gli assetti a venire, le vicende urbanistiche di Vittorio Veneto restituiscono un'immagine diversa e più complessa delle dinamiche, degli attori e delle trasformazioni territoriali intervenute.

I contenuti e le vicende dei numerosi piani e progetti che nel corso del XX secolo si sono succeduti nel trasformare la città offrono, oltre a una rappresentazione inedita delle vicende urbanistiche di Vittorio Veneto, spunti di riflessione utili anche per i futuri interventi sulle urbanizzazioni recenti che caratterizzano ampie parti del territorio veneto.

Gran parte dei materiali pubblicati, conservati nei diversi archivi comunali, sono inediti.

Anna Marson, Moreno Baccichet, Matteo Basso

Vittorio Veneto

piani e progetti per la città
1878 - 1995

KELLERMANN
EDITORE

Vittorio Veneto

piani e progetti per la città 1878 - 1995

Anna Marson, Moreno Baccichet, Matteo Basso

Dove non diversamente specificato
le immagini sono tratte dall'archivio
generale e dall'archivio dell'ufficio
urbanistica del comune di Vittorio Veneto.

© Kellermann Editore - I Edizione 2018

Tutti i diritti riservati. Nessuna parte del libro,
immagine o testo, può essere riprodotta
senza il consenso scritto dell'editore.



Kellermann Editore s.a.s.

piazza San Michele, 29

31029 Vittorio Veneto (TV)

tel. 0438.940903 - fax 0438.947653

www.kellermanneditore.it

info@kellermanneditore.it

ISBN 978-88-6767-074-1

INDICE

Introduzione	p. 9
1. LA COSTRUZIONE DEL NUOVO CENTRO CITTÀ	p. 13
Un nuovo centro urbano sulla via del Cadore	p. 14
Politica locale e disegno della nuova centralità	p. 19
La città salubre	p. 21
La ferrovia Conegliano-Vittorio Veneto	p. 23
Il progetto urbano di Federico Gabelli	p. 28
La costruzione della nuova piazza	p. 31
2. LA RISTRUTTURAZIONE DELL'INSEDIAMENTO SENZA UN DISEGNO	p. 33
Le difficoltà della politica e i successi dell'industria	p. 35
Decoro urbano e nuovi assi stradali	p. 39
La riorganizzazione urbana attraverso i servizi (1900-1915)	p. 41
Le trasformazioni durante la grande guerra e la ricostruzione	p. 48
3. LA CONTRADDIZIONE DEI PRINCIPI	
DI PIANIFICAZIONE URBANA DI EPOCA FASCISTA	p. 62
Il piano urbanistico e il regolamento edilizio	p. 63
Aldo Marinotti podestà	p. 70
Il Progetto urbano di Giuseppe De Min	p. 74
4. IL PRIMO PIANO REGOLATORE DELLA CITTÀ	p. 92
La giunta di sinistra e il rifiuto a pianificare	p. 92
Il sindaco Della Porta e l'incarico a Duilio Torres	p. 99
La Società Immobiliare Vittorinese e l'insediamento militare	p. 102
La strada statale a Serravalle e le ripercussioni sul piano regolatore	p. 107
Il piano Torres	p. 113
5. INTERESSI FONDIARI E SCENARI DI CRESCITA DEMOGRAFICA:	
DALLA VARIANTE DI VIALE CAVALLOTTI ALLA VARIANTE GENERALE DEL 1974	p. 131
La Variante di viale Cavallotti, dal disegno urbano complessivo	
all'addizione per funzioni	p. 131
Tra pubblico e privato, un nuovo piano implicito di sviluppo della città	p. 134
Il Quadrilatero, trasformazione urbanistica in "zona bianca"	p. 138
L'incarico urbanistico al gruppo di progettisti guidato dall'arch. Cagna	p. 142
Lo "schema programmatico" del 1972	p. 145
Un piano eccessivo: nel dimensionamento o nella regia pubblica prevista?	p. 148

6. DAL RIDIMENSIONAMENTO DELLE PREVISIONI AL RAPPORTO CON LA PROGRAMMAZIONE REGIONALE	p. 155
La radicale modifica al piano "Cagna" in forma di controdeduzioni al parere regionale	p. 155
La Variante "case nere"	p. 165
L'attuazione delle previsioni di piano	p. 174
La nuova pianificazione territoriale regionale e le prospettive di sviluppo del Vittoriese	p.182
7. ESERCIZI DI RIGENERAZIONE DELLA CITTÀ ESISTENTE	p. 184
Incarichi urbanistici e rivolgimenti politici	p. 184
Esercizi di rigenerazione della città esistente?	p. 191
Prove di pianificazione delle zone agricole	p. 193
La Variante di sintesi, ovvero l'ultimo piano	p. 195
 SCHEDE AUTORI DEI PIANI URBANISTICI	
Introduzione metodologica alle schede autori	p. 203
 Ing. Federico Gabelli (1878 circa, Il piano dei villini)	p. 204
Arch. Giuseppe De Min (1939, Il "piano Marinotti")	p. 206
Arch. Duilio Torres (1954, Piano regolatore generale e Variante via Cavallotti, 1963)	p. 208
Arch. Oscar Cagna (1972, Lo schema della nuova Variante generale) (1974, Variante generale)	p. 210
Arch. Giovanni Astengo (1979, Controdeduzioni alle Osservazioni Commissione tecnica regionale) (1982, Variante ex art.18 delle NTA)	p. 212
Arch. Roberto D'Agostino (1993-95, Variante di sintesi)	p. 214
Arch. Giorgio Trebbi (1993-95, Variante di sintesi)	p. 216
 BIBLIOGRAFIA	p. 219

INTRODUZIONE

Città e territori si formano e si trasformano di continuo quale esito di fattori materiali e culturali.

Le vicende urbanistiche di Vittorio Veneto evidenziano con particolare chiarezza come le trasformazioni urbane e territoriali non costituiscano l'esito di determinanti ineluttabili, di dinamiche date, ma siano invece il prodotto del confronto più o meno palese tra idee, visioni di futuro, rappresentanze sociali, relazioni politiche, opportunità economiche.

Siamo in quel Veneto pedemontano i cui caratteri rurali sono da secoli strettamente intrecciati alle attività manifatturiere più diverse, sviluppatesi anche grazie all'abbondante disponibilità d'acqua e all'energia da questa prodotta. Qui tuttavia non ci si limita a coltivare e produrre. Data la collocazione lungo il collegamento più diretto tra Venezia e l'Alemagna, proprio nel punto in cui la strada più agevole diventava percorso di montagna obbligando per secoli al cambio dei mezzi di trasporto, si scambiano merci, si contaminano culture, si attraggono persone intraprendenti, siano essi toscani "banditi" dalle città d'origine in seguito alle contese tra guelfi e ghibellini o ebrei cui vengono garantite condizioni di particolare favore.

Il *genius loci* conta, così come la selezione nei secoli dei comportamenti, delle attitudini di vita familiare e sociale, dei saperi necessari e delle innovazioni utili. La stessa Vittorio nasce per l'appunto da una innovazione: l'unificazione nel 1866 di due centri, Ceneda e Serravalle, fisicamente vicini ma ben distinti per morfologia naturale, *forma urbis* e *polis*, storia. Unificazione voluta e perseguita per acquistare più peso, per contare di più, ma nutrita probabilmente anche da un forte sentimento risorgimentale del progresso possibile in un'epoca di forte innovazione tecnologica e istituzionale. E in effetti dalla fine dell'800 agli anni sessanta e settanta del '900 Vittorio (che alla fine della grande guerra aggiunge l'aggettivo "Veneto"), è un luogo che restituisce un'immagine assai diversa da quella che si è soliti attribuire al Veneto.

Centro urbano dotato di servizi collettivi avanzati, forte della presenza di diverse industrie, con relazioni sia con Venezia che con Milano, e capacità politica di esprimere diverse personalità - sia tecniche che politiche - che giocheranno ruoli importanti nel governo regionale, in qualche caso anche nazionale.

Personalità in molti casi accorte, pragmatiche e straordinariamente resilienti, rispetto alle trasformazioni del contesto istituzionale, alle distruzioni della guerra,

ai cambiamenti ripetuti delle condizioni al contorno. A partire dall'unificazione la città per circa un secolo cresce in popolazione ed estensione, e soprattutto si trasforma: progetta e in parte realizza un nuovo centro, nel punto d'unione fra i due centri precedenti, si dota di nuove attrezzature, infrastrutture, architetture. Nel trasformarsi innova la forma urbana, distrugge, sperimenta, dibatte e si confronta, sia pur in forme spesso poco appariscenti. Il dibattito riguarda ripetutamente i progetti e gli scenari urbanistici, anche se il primo piano urbanistico propriamente tale viene approvato soltanto nel 1958. Da allora, i piani per Vittorio che si sono succeduti offrono per alcuni decenni uno spaccato significativo delle impostazioni, delle tecniche e dei problemi che hanno caratterizzato la pianificazione in Italia, nonché del dibattito politico intorno alla pianificazione del territorio in un contesto culturalmente e politicamente significativo del territorio veneto.

I contenuti iconografici e testuali di questo libro restituiscono per la prima volta questi piani e progetti, e il dibattito che si sviluppa intorno ad essi, attraverso una ricerca condotta prevalentemente su fonti di prima mano. Oltre agli elaborati originali dei diversi piani e progetti conservati nei diversi archivi comunali sono state utilizzate, in particolare, le delibere del Consiglio comunale (e in qualche caso della Giunta), documenti fondamentali eppure spesso trascurati che nel loro insieme offrono (perlomeno fino alla riforma dei primi anni '90 che prevede l'elezione diretta del Sindaco e comporterà un netto cambiamento nel ruolo dei Consigli comunali) restituzioni straordinariamente vivaci dei dibattiti in materia di politiche locali, e non solo.

La nostra ricerca, come spesso avviene, ha avuto origine da un'occasione contingente (la predisposizione di materiali su cui far esercitare i nostri studenti di Pianificazione del territorio all'Università IUAV di Venezia), ed è via via progredita con il solo fine, inizialmente, di capire qualcosa di più in merito ai piani urbanistici per Vittorio di quanto restituito nelle trattazioni finora disponibili. Di fronte alla ricchezza dei materiali man mano reperiti, e alle nuove e diverse interpretazioni di passaggi chiave delle vicende urbanistiche della città che da essi emergevano, abbiamo ritenuto importante restituire quanto emerso in forma accessibile e sufficientemente duratura, quale ci sembra essere tuttora un libro stampato.

Abbiamo cercato di farlo producendo un testo non riservato ai soli specialisti della materia urbanistica, o delle politiche pubbliche locali, ma di qualche interesse anche per altri potenziali lettori.

Riteniamo infatti che comprendere meglio attraverso quali spinte e contropunte, idee, mediazioni, interessi materiali e posizioni politiche si siano trasformati nel recente passato e si vadano trasformando ancor oggi le nostre città e i nostri territori sia un tema importante e avvincente. Inoltre, una maggior consape-

volezza di come le trasformazioni dei nostri territori costituiscano l'esito di molteplici fattori, rispetto ai quali l'attitudine progettuale dei suoi rappresentanti politici, ma anche dei suoi abitanti, può comunque giocare un ruolo assai importante, è essenziale per il futuro dei nostri stessi territori, e per la qualità della vita che saremo capaci di garantirci come collettività.

Nessuno è perfetto, naturalmente. Questa ricerca avrebbe potuto essere proseguita a lungo, consultando in modo più approfondito le diverse fonti. Avremmo potuto interpellare molti più testimoni chiave delle vicende narrate, e forse lo faremo nel futuro, se ce ne verrà data l'opportunità. La nostra scrittura avrebbe potuto essere resa più scorrevole e accattivante, se avessimo avuto maggior dimestichezza con la narrazione anziché con la saggistica. Insomma, avremmo potuto continuare a lavorare su questi materiali ancora a lungo. Trascorsi più di due anni abbiamo tuttavia deciso che era opportuno porre un termine, dando alle stampe e quindi socializzando almeno parte delle nostre esplorazioni, che sostanziano comunque una diversa interpretazione di molte fasi delle trasformazioni urbanistiche di Vittorio Veneto e più in generale dello stesso territorio regionale. Ci auguriamo, da questo punto di vista, quantomeno di contribuire ad arricchire il dibattito, e far (ri)scoprire l'importanza di incrociare molteplici fonti, anche di prima mano, per restituire le trasformazioni avvenute.

Questo lavoro non sarebbe stato possibile senza la disponibilità di numerose persone: Maria Cristina Scalet, Mauro Casagrande e Marco Dal Mas (Ufficio Urbanistica del Comune di Vittorio Veneto), Daniela Della Torre e Francesca Malpasso (Archivio Comunale), Mareno Settimo (Centro Informazione Documentazione di Torviscosa), oltre ai testimoni ancora in vita di alcune delle vicende narrate cui ci siamo rivolti per informazioni e precisazioni, e i cui apporti sono citati specificamente nel testo.

Un ringraziamento va anche a Umberto Ferro e Luca Pilot (Laboratorio fotografico Università IUAV) per l'eccellente lavoro di riproduzione delle tavole di piano originali conservate presso l'archivio dell'Ufficio Tecnico, e a Franco Posocco per le conversazioni con noi e con i nostri studenti.

La responsabilità di quanto affermato, così come degli errori eventualmente presenti, è ovviamente soltanto nostra. In particolare, per i capitoli 1, 2, 3 e 4 l'autore è Moreno Baccichet, per i capitoli 5, 6 e 7 Anna Marson, per le schede autori Matteo Basso.

I. LA COSTRUZIONE DEL NUOVO CENTRO CITTÀ

Descrivendo Ceneda e il suo distretto Semenzi ricordava il ruolo industriale assunto dal Meschio che “porge la forza motrice a molte ruote, ad un grande edificio sul sistema americano da follatura, ed altre industrie e ad 8 cartiere nella breve estensione di 4 chilometri” (Semenzi 1864 262). La visione di Ceneda pubblicata dal Semenzi, invece, mostrava un ambiente romantico e bucolico, molto distante dalla retorica di modernità attribuita all’ambiente industriale cenedese.

Ville e palazzi si affiancavano ai nuovi servizi per il distretto e la città sembrava avesse ripreso nuovo impulso commerciale dopo la costruzione della strada della Val Lapisina nel 1817-18 progettata dall’ingegnere d’Adda e dal servizio degli ingegneri d’acque e strade (Semenzi 1864 276).

L’elemento di novità più importante era però la costruzione di un moderno opificio per la produzione della calce, sorto nel comune di Serravalle, che avrà un ruolo determinante pochi anni dopo nel promuovere alcune trasformazioni urbane. Semenzi, infatti, non dimenticava di notare che a Serravalle “vi sono alcuni stabilimenti industriali come cartiere, seghe, magli, gualchiere ed altri opifici, ai quali ora va aggiunto il grande stabilimento eretto dalla società privilegiata delle strade ferrate lombardo-venete per la macina della calce idraulica



Veduta di Ceneda e del castello vescovile dalla strada di Costa (Semenzi 1864)

che si ritrae da pietra qui, non ha guari, scoperta nel monte di S. Augusta. Quest'opificio porge giornalmente 1000 sacchi di calce idraulica e 800 libbre di calce grassa, tratta dai sassi raccolti in Forcal.

Riconosciutasi dalla Società delle ferrovie l'importanza del commercio di Serravalle, e l'opportunità di valersi di questa calce ne' suoi manufatti proponeva di costruire un tronco di ferrovia che unisse Serravalle a Pianzano." (Semenzi 1864 278).

La costruzione della lunga ferrovia da Venezia a Udine aveva prodotto degli effetti anche sulla pedemontana stimolando la ricerca di rocce adatte alla produzione della calce in un punto del pedemonte toccato da una arteria stradale importante. L'impianto di trattamento come d'abitudine fu posto sul Meschio per sfruttarne l'energia e la vicinanza delle faglie più comode per l'estrazione.

UN NUOVO CENTRO URBANO SULLA VIA DEL CADORE

Il fatto che Semenzi nel 1864 ricordasse che l'ipotesi di costruire una linea ferroviaria diretta alla fabbrica delle calci "si mantiene tuttora nella essenza d' un desiderio" testimonia l'importanza di questo opificio rispetto al tema delle grandi opere infrastrutturali che cominciavano a disegnare una nuova geografia territoriale¹. Non a caso nel 1865 la Società Veneta di Costruzioni attraverso l'ingegnere Carlo Grubissich predispose una prima ipotesi del tracciato ferroviario che metteva in collegamento Serravalle con Conegliano².

Risolto il disegno delle grandi strade nazionali e della ferrovia Venezia-Udine il completamento della rete minore si scontrava con il problema delle poche risorse che i comuni potevano mettere in campo rispetto ai propositi di pianificazione stradale. Tra questi tracciati stradali di difficile attuazione c'era quello progettato nel 1865 dall'ing. Giuseppe De Min che prevedeva la realizzazione di una strada che avrebbe dovuto collegare Ceneda con Pieve di Soligo (Rossi F.

¹ L'attenzione alla geologia della valle aveva permesso di identificare a Costa un filone di carbone e ad Arfanta uno di lignite (Senoner 1862).

² Tra la metà dell'800 e gli anni dell'unificazione gli studi geologici nell'area della pedemontana si intensificano con l'ottica di cercare nuove risorse per le industrie della pianura: "Verso mezzogiorno, e precisamente nella cresta più settentrionale delle colline di Tarzo e di Vittorio, a tali rocce si associano dei calcari arenaceo-marnosi che si scavano per ottenerne calci idrauliche: gli stessi calcari osservansi al medesimo livello in moltissime località del Friuli, segnatamente nei colli di Maniago, Medun, Clauzetto ed Auduins" (Taramelli 1872 97).

L'attenzione alla geologia del vittorinese si espresse in diversi studi che seguirono quelli pionieri del Catullo (Rossi A. 1884); in modo particolare Achille Tellini descrisse con grande bravura il carattere morenico del vittorinese a valle della pubblicazione della carta Geologia delle provincie venete (Tellini 1893).



1870 8). La questione infrastrutturale veramente determinante fin dagli ultimi mesi del governo austriaco fu quella relativa alla definizione di un collegamento ferroviario verso Belluno e il Cadore. In realtà la nuova linea ferrata, pensata da comunità alpine che avevano contrapposti interessi, vide nascere subito la proposta di due diversi tracciati. Quello definito nel progetto dell'ingegnere friulano Giovanni Battista Locatelli, per Treviso, Montebelluna, Quero e Feltre (Cumano 1866; Cumano 1868) che accontentava le richieste della borghesia urbana di Feltre e Belluno, e quello espresso dal Cadore che preferiva una soluzione parallela alla strada Alemagna per la Val Lapisina (Talamini 1866).

Non a caso questi propositi di progresso produssero profonde trasformazioni anche sul fronte amministrativo del territorio posto tra la Val Lapisina e l'anfiteatro morenico del Meschio. La borghesia di Serravalle e Ceneda strinse un patto per immaginare la costruzione di una città industriale. Il 27 settembre del 1866 i comuni di Ceneda e Serravalle si unirono proponendo un programma articolato di opere pubbliche. Il 22 novembre del 1866 un semplice articolo di legge determinava la fine del processo: "Il novello comune risultante dalla riunione di Ceneda e Serravalle è autorizzato ad assumere la denominazione di Vittorio" (Gazzetta 17 dicembre 1866).

Tra il 1862 e il 1868 i distretti di Vittorio e di Valdobbiadene erano stati quelli che meno avevano risentito dell'espansione demografica di quegli anni. Nel vittoriese "l'aumento della popolazione avvenuta nel periodo dal 1862 al 1866 (abitanti 23018) deve calcolarsi eccezionale e causato dagli avvenimenti politici che richiamarono in patria molti profughi. Quello seguito negli ultimi tre anni (abitanti 7803) è invece da attribuirsi ad un miglioramento effettivo del paese che lentamente si, ma pur comincia suo malgrado, ad essere trascinato sulla via del progresso" (Zoccoli 1870 16). Stranamente questo aumento della popolazione aveva toccato i distretti della provincia di Treviso meno dotati di una efficiente rete infrastrutturale (Zoccoli 1870 15).

Francesco Rossi, il primo sindaco di Vittorio fu la persona che più di ogni altra riuscì a incidere nelle scelte iniziali della nuova città industriale. Va ricondotta a lui la fondazione nel 1867 delle scuole serali e festive per formare manodopera qualificata per gli opifici del Meschio: "Sono istituite le Scuole Serali per gli Operai" divise in due specifiche classi, quelle degli analfabeti e quelle di chi sapeva leggere e scrivere. Parallelamente veniva aperta una scuola di agraria e una di disegno che "è una specialità di studio, a cui saranno ammessi i più intelligenti, che avessero genio e inclinazione particolari" (Regolamento 1867 4-5). La retorica risorgimentale fin dal 1866 voleva segnare un cambiamento di indirizzo enfatizzando la crisi economica di età austriaca, "sia pure la nostra città non manifatturiera, né industriale", e descrivendo come un successo del progresso di età unitaria ogni piccolo miglioramento dei servizi. Una delle prime

iniziative del nuovo municipio fu quella di costruire nuovi e moderni servizi come l'asilo dotato di sedi a Serravalle e a Ceneda Alta (piazza) e Bassa (Salsa) ospitando qualche centinaio di bambini che avevano madri impegnate nei cicli di produzione (Bozolo 1868)³.

Negli impegni per l'unione dei due comuni la questione urbanistica ebbe un ruolo rilevante. Un centro moderno doveva nascere come nuovo polo tra Ceneda e Serravalle, con un disegno che permettesse di rendere evidente i contenuti di modernità espressi dalla nuova amministrazione. Vittorio doveva mostrarsi come una città moderna e all'avanguardia nel suo linguaggio urbanistico e per fare questo c'era la necessità di promuovere la costruzione di una nuova polarità urbana centrata su una piazza di servizi, sulla riconfigurazione della Strada Regia come moderno *boulevard* e sulla dotazione di una infrastruttura moderna come la ferrovia.

Tra il 1867 e il 1868 Francesco Rossi si concentrò nel definire l'acquisizione di una importante proprietà di Chiara Avesani Dal Monte posta tra Ceneda e Serravalle: "giacché l'unione bene augurata della Città nostra sarà sempre incompiuta, qualora coi morali non si congiungano anco i materiali rapporti" (Rossi F. 1870 12).

Infrastrutture, industria e residenze borghesi, questa era la città immaginata da Rossi: "Osservo solo che questo acquisto fu, se così posso esprimermi, la base di quell'unione, che colle fabbriche a privato e pubblico uso lungo la Via Concordia andrà a sempre più raffermarsi, ricevendo poscia dalla Strada Ferrata il suo compimento" (Rossi F. 1870 12).

Il complesso Avesani Dal Monte era costato 112.665 lire e fin da subito alcuni lotti erano stati venduti a Giovanni Battista De Carlo per 23.181 lire, tre lotti a Lorenzo Comini, uno a Tommaso Garbellotto, uno a Davide De Carlo, uno a Nicolò Pagot, e uno a Giuseppe Francesco De Marchi (Rossi 1872 33).

Il comune rimaneva scoperto per 46.787 lire, ma poteva ancora vantare su una ragguardevole quantità di terre da vendere per l'edificazione.

La città, grazie a un corso d'acqua utilizzabile dalle industrie, poteva vantare un continuo miglioramento dell'offerta di lavoro tanto che Zoccoli registrava come il distretto di Vittorio avesse uno dei livelli più alti di industrializzazione della provincia di Treviso (Zoccoli 1870 42):

Zoccoli cercava di raccontare il profondo cambiamento in corso nel panorama industriale di Vittorio che vedeva arrivare in città nuove imprese forestiere, mentre in tutta la provincia lentamente scemavano le attività tradizionali.

³ L'iniziativa fu promossa dagli abati Zenner e Bozolo, da Ippolito De Zorzi e Antonio Bonaldi e fu immediatamente appoggiata da Rossi (Relazione 1868).

Distretto	Numero di opifici
Treviso	241
Vittorio	195
Conegliano	160
Asolo	110
Oderzo	90
Montebelluna	81
Valdobbiadene	76
Castelfranco	49

Sopra: *la presenza industriale
in provincia di Treviso nel 1870*

A destra: *frontespizio di una
delle pubblicazioni prodotte da Francesco
Rossi per divulgare la sua azione politica*



La crisi delle cartiere, per esempio, era sotto gli occhi di tutti: “più di 80 davano un tempo lavoro ad oltre 400 individui. Alla fine del 1836 se ne trovavano invece attive sole 45 colla occupazione di forse 150 giornalieri” (Zoccoli 1870 55)⁴. Ma le cose non andavano meglio per le attività della lavorazione del metallo: “Del pari inconcludenti sembra che siano le produzioni della fabbrica di Conteria e del purga-oro in Treviso, nonché quelle della fabbrica da coltelli nel Distretto di Vittorio, in quanto che la loro esistenza si può dire affatto ignorata in paese” (Zoccoli 1870 61).

Nel distretto di Vittorio venivano censite diverse attività di trasformazione: ventuno molini, nove cartiere, tre pile da riso e da orzo, un impianto per le calci e i mattoni, tre magli, sedici setifici, un laboratorio per la pasta, due macine per il marmo, una fonderia di campane, quella dei De Poli (Errera 1870a)⁵.

Un'altra industria che veniva registrata in quel frangente era quella dei cappelli:

⁴ Le cartiere erano state in passato un punto di forza delle attività produttive della provincia ma “non si è saputo approfittare delle acque correnti che esistono in sì gran copia”. Delle trentasei cartiere censite in provincia dieci erano a Treviso, nove a Carbonera e altrettante a Vittorio (Errera 1870b 468).

⁵ A volte la descrizione esaltava la modernità degli impianti: “A Vittorio vi è un molino che dal 1839 macina frumento, riducendolo in otto numeri di farina col sistema americano. È stato premiato nel 1861 a Firenze, e nel 1867 a Parigi. Lavora tutto l'anno di giorno e di notte, cambiando le due compagnie di mugnai, di 6 uomini per ciascheduna. Vi è un turbine idraulico che ha la forza di 50 cavalli-vapore” (Errera 1870b 555).

“Altre fabbriche di berrette vi sono a Serravalle: vi si producono da 38.000 a 40.000 berrette all’ anno che si esportano per Faenza e Forlì: gli operai sono 6 e si lavora a mano; a Ceneda c’è lo stesso numero di operai ed il lavoro è pure a mano, la produzione ammonta a 30.000 berrette, che si mandano del pari a Faenza e a Forlì. Notiamo che nè a Ceneda, nè a Serravalle si fanno fasce pei turchi o cappelli e berrette di feltro” (Errera 1870b 225).

In questo clima industriale si svolgeva l’azione politica del primo sindaco di Vittorio che Angelo Castelfranco ricordava come un “cultore appassionato delle arti del bello” (Castelfranco 1868).

Per certo fu lui il principale promotore della costruzione della città nuova borghese identificandone gli ideali nella costruzione nel grande *boulevard* di viale Concordia e fu senza dubbio lui che individuò l’elemento di centralità promuovendo la costruzione del palazzo degli uffici del governo e la realizzazione del grande bar moderno, il Caffè Unione. Dobbiamo riconoscere ancora una volta a lui il ruolo assunto nel definire la posizione strategica, allineata lungo il viale, della nuova banca che era chiamata a sorreggere questo processo di modernizzazione della città e delle sue industrie.

Fondata nel 1870 la Banca mutua popolare della città e distretto di Vittorio (Statuti) esercitò un forte impulso sulle attività produttive e divenne contemporaneamente uno strumento di controllo dell’andamento del mercato: “le relazioni commerciali vanno di giorno in giorno ampliandosi ed estendendosi, in ragione del rapido svolgimento delle industrie e dello scambio dei prodotti, che in tempi non molto lontani operavasi nell’ orbita ristretta di una parziale e territoriale produzione, mentre oggi corre ed affluisce là dove la buona fede unita al maggior interesse l’attrae” (Banca 1872 8).

POLITICA LOCALE E DISEGNO DELLA NUOVA CENTRALITÀ

Il sindaco Rossi, nonostante l’incertezza degli equilibri politici, che gli garantiscono l’azione amministrativa solo grazie all’appoggio dei diversi prefetti, perseguiva in modo determinato l’intenzione di costruire servizi per una città nuova e industriale: “Un paese, in cui oggi si fonda una Banca, la quale nel volger di un anno, non solo piglia salda radice, ma prospera sì, da presentare un movimento di oltre a tre milioni di lire, quasi del tutto con forze interne, rivela tanta vitalità, tale una potenza espansiva, da non potersi arrestare nella presente umile condizione; e quella intelligenza, quel buon senso pratico, che sono doti comuni degli italiani, non possono non persuadere anche voi, come i danari che si spendono in opere di pubblica utilità, ad accrescere e facilitar le comunicazioni, a promuovere l’industria e il commercio, a migliorare ed ampliar

l'istruzione, siano semente che rende centuplicato e perpetuo il frutto dei pur gravi ma passeggeri sacrifici. La vera economia non sta nel non ispendere, ma nello spendere bene; non istà nel rifiutarsi alle grandi spese necessarie, ma nel risparmiare le piccole inutili, e nel procurare l'aumento ed il regolare incasso delle rendite comunali" (Rossi 1872 15-16).

Accerchiato dalle critiche Francesco Rossi si trovò a dover delineare con una pubblicazione la sua strategia per "procurare alla nuova città un centro di cui mancava, sia di facilitare e sollecitare la formazione di una nuova contrada, che fondesse insieme anche materialmente le due città" (Rossi 1872 16).

Rossi si sentiva il carico di essere il vero attuatore di questa previsione politica e territoriale e si attribuiva ogni merito per aver perseguito il fine della fondazione del nuovo centro realizzando almeno le premesse per tre azioni considerate determinanti: la formazione di un progetto urbanistico che prevedesse la costruzione di una città giardino dotata di moderni servizi pubblici, la costruzione della ferrovia e della stazione che avrebbe collegato la città nuova con Venezia e Milano e la costruzione di un moderno impianto termale che trasformasse Vittorio in una città che incarnava i principi della salubrità imposti dal sapere positivista.

Ad ogni azione dovevano corrispondere atti amministrativi concreti, ma la mancanza di finanziamenti rendeva difficile attuare i propositi del primo cittadino di Vittorio. Eppure Rossi non capiva come lo spirito rivoluzionario risorgimentale fosse scemato negli spiriti della classe dirigente di Ceneda e Serravalle: "questo mezzo fu nello stesso patto di fusione dichiarato consistere nel popolare di la via Concordia, collocandovi intanto i pubblici uffizi, onde promuovere fin dal principio la concorrenza della popolazione verso quel punto, destinato a divenire la via principale, il centro degli interessi, della vita d'una cospicua città" (Rossi 1872 17).

L'elemento di centralità doveva essere definito da una piazza neoromantica, caratterizzata da forme architettoniche omogenee capaci di segnare il ruolo dello spazio pubblico anche con un disegno formalista del *parterre*: "e degli uffizi doveva essere primo il palazzo municipale, poi mano a mano gli altri, a destra e a sinistra di quello" (Rossi 1872 17).

Così fu pattuito, e il Decreto del Commissario del Re il 27 settembre 1866 aveva stabilito che la fusione avrebbe comportato lo "stabilimento dei pubblici uffizi nel centro della città", intendendo quella volta l'ampia campagna che sarebbe stata acquistata da lì a poco.

Nei cinque anni successivi si pervenne in sostanza solo all'acquisto dell'area e a una prima bozza del piano economico che avrebbe permesso, secondo Rossi, di costruire la città nuova con una minima spesa da parte del comune.

Il nuovo municipio non era ancora stato progettato perché mancavano le risor-

se, ma nel frattempo si era costruito l'ampio *boulevard* che doveva caratterizzare il nuovo ambiente urbano. Un ambiente che mostrava di conoscere gli insegnamenti dell'urbanistica francese e tedesca basata su ampi assi viari alberati, attrezzati con giardini, aree di servizi e residenze borghesi.

Il primo progetto per il municipio fu steso dall'ingegnere Giuseppe De Min "ma questo non fu, e giustamente, dalla Commissione Edilizia trovato che s'addicesse né per ampiezza, né per decoro, alla destinazione della fabbrica, e al luogo in cui dovea collocarsi" (Rossi 1872 19). Per questo si richiese un nuovo progetto a De Min che pure stava portando a termine il grande palazzo con portici del palazzo del Governo.

Qui va registrata una intenzione progettuale che non viene espressa da altre parti. Il palazzo e il moderno caffè si collocavano in un modo particolare rispetto al rettifilo stradale: l'edificio non arretrava rispetto allo spazio pubblico della strada ma si disponeva sul filo stradale come nelle esperienze di molti viali alberati italiani e francesi aggiungendo solo l'elemento della dilatazione dello spazio pubblico attraverso il profondo portico. Su questo allineamento si collocò anche, nel 1870, il nuovo edificio della banca, quindi ci viene facile credere che le prime disposizioni regolamentari, scritte o meno che fossero, prevedessero la costruzione di un viale con edifici compatti allineati sul fronte stradale. Del resto la differenza tra i tessuti che si trovano a sud e quelli costruiti a nord della piazza è evidente e testimonia una modifica del registro linguistico introdotto pochi anni dopo dal progetto urbanistico.

LA CITTÀ SALUBRE

Che i primi interessi del Rossi si concentrassero sul tratto meridionale di viale Concordia è evidente anche per il suo continuo e insistente riferimento alla moderna costruzione di un impianto termale che doveva rendere la città un punto di attrazione anche turistica. Non è un caso che uno dei primi edifici costruiti nella nuova Vittorio fu quello dei bagni: "il Consiglio Comunale, nella seduta del 18 agosto dell'anno scorso, deliberava ad unanimità di voti di cedere al Sig. Luigi Marchetti per lo spazio di vent'anni la fonte solforosa di S. Gottardo, quella salso-iodo-bromica in vicinanza della medesima, ed una quantità d'acqua dolce da derivarsi per due ore della notte dalla sovrapposta sorgente, allo scopo che il Sig. Marchetti costruisse uno stabilimento da bagni minerali e dolci; e autorizzava la Giunta Municipale a stipulare col medesimo il relativo contratto, sotto le necessarie cautele".

La durata della concessione delle acque fu stabilita in dodici anni "fermo il patto, prima stabilito, di bagni gratuiti salso-iodio-bromici ai poveri del Comune,

o della somministrazione gratuita ai poveri stessi, e agli Istituti Pii, di detta acqua minerale per uso interno”.

Rossi si era molto impegnato per promuovere lo stabilimento dei bagni : “mi sembra che questo stabilimento balneario, e per la sua natura, e per la sua posizione, sia destinato a divenire una fonte sicura di guadagni al paese, ed un potente ausiliario della unità del Comune” (Rossi 1872 20).

Le acque minerali di Vittorio cominciavano ad essere pubblicizzate negli scritti di settore (Marieni 1870 601-602), ma soprattutto la ristampa degli studi fatti da Giovanni Bizio pochi anni prima rese evidente quell’interesse strategico. La relazione di Bizio che esaltava le proprietà chimiche dell’acqua di Salsa, fu pubblicata dal sindaco Rossi in un fascicolo che promuoveva una delle risorse per la fondazione della nuova città (Bizio 1870). Una città moderna, gestita dall’arte dell’ingegneria igienista, che si trovò per un lungo periodo a condividere le pagine delle guide alle acque termali con le più rinomate località termali della penisola⁶.

Il turismo moderno stava iniziando i suoi primi passi anche nel settore alpino e Vittorio voleva caratterizzarsi per essere la porta naturale al Cadore lungo la direttrice che univa Venezia alla montagna. Lungo questo asse viabilistico si muovevano anche i primi turisti europei interessati alle Alpi, ma Vittorio era ancora invisibile e le loro descrizioni sembrano confliggere con quelle politiche dei fondatori della città nuova.

La città effervescente e moderna descritta da Rossi si scontrava con la contemporanea lettura che una alpinista inglese, Amelia B. Edwards, arrivata a Conegliano nel 1872, dava transitando per Ceneda e Serravalle, descrivendole come immobili e pigre:

“moved by some mysterious instinct, the driver wakes up just in time to crack his whip, put his horses into a gallop, and clatter, as foreign vetturini love to clatter, through the one street which is the town. But in vain; for Ceneda—silent, solitary, basking in the sun, with every shutter closed and only a lean dog or two loitering aimlessly about the open space in front of the church—is apparently as sound asleep as an enchanted town in a fairy tale. Not a curtain is put aside, not a face peers out upon us as we rattle past. The very magpie in his wicker cage outside the barber’s shop is dozing on his perch, and scarcely opens an eye, though we make noise enough to rouse the Seven Sleepers (...) Serravalle, though it figures on the map in smaller type than Ceneda which is, or was, an Episcopal residence, is yet a much more considerable place, covering several acres, and straggling up into the mouth of the gorge through which the

6 Nella guida Treves si precisava però che “non merita il primo posto come si spaccia in spropositati *Manifesti reclame*; ma è certo una delle buone”. 439. Vedi anche Ulliana 2004 84.

Meschio comes hurrying to the plain. Strictly speaking, perhaps, there is now no Ceneda and no Serravalle, the two townships having been united of late by the Italian Government under the name of Vittoria; but they lie a full mile apart, and no one seems as yet to take kindly to the new order of things”⁷.

In queste due contrapposte letture della città si esprimevano due evidenti ideologie, quella del borghese e politico locale teso a modernizzare la città e quella di una forestiera che era alla ricerca di ambienti arcaici in cui il carattere degli uomini era profondamente segnato da quello dei luoghi⁸.

LA FERROVIA CONEGLIANO-VITTORIO VENETO

Tra tutte le scelte che Rossi si attribuiva c'era il progetto di una ferrovia che collegava il nuovo centro a Conegliano e che il sindaco proponeva come il tratto iniziale della strada ferrata per il Cadore. Il centro amministrativo della città e la stazione ferroviaria erano visti come un unico progetto tanto che Rossi voleva impegnare l'amministrazione assumendo un unico mutuo per realizzare la ferrovia e la nuova sede del municipio: “sia pel concorso del Comune nella costruzione tanto desiderata di un tronco ferroviario da qui a Conegliano, sia per l'erezione dei fabbricati ad uso della Giunta e degli altri pubblici Uffici”.

La costruzione della nuova città sarebbe stata sorretta dall'impegno della Banca Mutua Popolare che avrebbe dovuto fornire il danaro per costruire il municipio, la piazza e il palazzo degli uffici. Le risorse necessarie al progetto di Rossi venivano cercate all'interno del territorio garantendo il danaro con prestiti che impegnavano il nuovo comune.

Nel frattempo progrediva la costruzione degli uffici per i servizi dello Stato. Fortunato Scarpis era “il segretario della commissione eletta dal Comune per la erezione del fabbricato sulla via Concordia a collocamento di questi R. Uffici” e

7 “Again our driver cracks his whip and urges his horses to a canter; and so, with due magnificence, we clatter into the town—a quaint, picturesque, crumbling, world-forgotten place, with old stone houses abutting on the torrent; and a Duomo that looks as if it had been left unfinished three hundred years ago; and gloomy arcades vaulting the footways on each side of the principal street, as in Strasburg and Berne. Dashing across the bridge and into the Piazza, we pull up before one of the two inns which there compete for possession of the infrequent traveller; for Serravalle boasts not only a Piazza and a Duomo, but two Alberghi, two shabby little cafés, a Regia Posta, and even a lottery office with “Qui si giuocano per Venezia” painted in red letters across the window” (Edwards 1890 46-47).

8 Di tutt'altro avviso erano state le osservazioni di Gilbert nel suo testo del 1869 dedicato al Cadore e a Tiziano. Le colline del vittoriese erano state esaltate come un topos pittorico caro al pittore di Pieve di Cadore.

aveva l'incarico di dare disposizioni di pagamento all'istituto bancario⁹. Sorgeva così il primo edificio della nuova Vittorio con il caratteristico portico sul quale si sarebbe affacciato il Caffè Unione. Un edificio pubblico che anticipava la costruzione della piazza per la quale, di lì a poco, si sarebbero avanzate le prime proposte progettuali¹⁰. Un edificio non particolarmente fortunato se poco dopo la sua costruzione si trovò a dover essere restaurato a causa dei danni provocati dal terremoto del 1873¹¹ e dal fortunale del 22 maggio del 1874¹². L'edificio disegnato dall'ing. Giuseppe De Min senior, divenne un importante riferimento lungo il viale Concordia appena alberato e del tutto deserto¹³.

Nel 1872 Rossi dovette dimettersi e al suo posto assunse il ruolo di sindaco fino al '75 Giuseppe Todesco di Serravalle. Con lui, lentamente, l'ipotesi di costruire una nuova ferrovia andò spegnendosi.

Il comune era stato parte attiva nella stesura del primo progetto, ma gli incontri del nuovo sindaco con l'ingegnere Carlo Grubissich, direttore tecnico della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche di Padova, e Giacomo Castelnuovo, della Società Industriale di Roma, resero evidente il fatto che la linea sarebbe stata fatta solo se il comune avesse corrisposto, a fondo perduto, una quota di 500.000 lire, una cifra enorme per il bilancio ordinario dell'amministrazione comunale.

Le lunghe trattative volute dal sindaco per scaricare gli oneri di costruzione sulla Provincia e sul governo non sortirono alcun effetto per cui il presidente della commissione appositamente creata chiese alla Società delle Strade Ferrate dell'Alta Italia di valutare i costi e i guadagni che ci sarebbero stati se la linea non fosse stata in parte finanziata dal comune. La reazione da parte della società fu negativa perché in quel momento Carlo Grubissich sembrava più convinto di esplorare l'ipotesi di un collegamento ferroviario tra Treviso e Belluno lun-

9 ACVV, PS, b.7, diverse ricevute di pagamento del 1873. Vedi Braidò 1990, 29 che attribuisce il progetto al 1871.

10 Su queste prime vicende della costruzione di Vittorio mancano molte informazioni perché la maggior parte dell'archivio comunale non è ordinato ed è di difficile consultazione. Molto si potrà fare quando si procederà a indicizzare il materiale.

11 Il terremoto del 1873 fu drammatico "perché l'amena Vittorio, e specialmente la sezione Ceneda avesse un terzo della città cadente e altra parte fortemente scassinata" (Pirone 1873 1536).

12 L'apparato decorativo di uffici e caffè fu ripreso per mano dall'officina dei Pajetta che nel '74 eseguirono "nel caffè grande un soffitto dipinto con ornamenti, e poste in opera le carte tapezzate sui muri". L'impresa della bottega di Pietro Pajetta è documentata da una ricevuta di pagamento datata 14 luglio 1874 e firmata dal fratello Paolo. Archivio Comunale Vittorio Veneto (d'ora in poi ACVV), Posizioni speciali (d'ora in poi PS), b.7.

13 Il progetto era del 1872 e fu uno degli ultimi provvedimenti attribuibili al primo mandato di sindaco di Francesco Rossi. Non è da escludere che in una prima ipotesi il palazzo degli uffici fosse stato collocato di fronte alla stazione ferroviaria visto che le pratiche per progettare l'infrastruttura iniziarono solo nel 1872. Vedi *Idem*, b.8, f. Ferrovia Vittorio-Conegliano 1872-1877.

go il corso del Piave. Nonostante tutto Giacomo Castelnuovo, nel frattempo eletto deputato, riuscì a far inserire la linea tra i nuovi tratti che il parlamento autorizzava a realizzare e sui quali si impegnava a intervenire economicamente. Questo fece sì che la Società delle Strade Ferrate e la Banca di Costruzione Veneta finissero per interessarsi nuovamente al progetto.

Nel maggio del 1872 lo stesso Grubissich impegnava la Società a realizzare il tratto sollecitato dalla commissione comunale composta da industriali come Ottavio Croze, Francesco de Poli e Andrea Zandonella¹⁴.

La mediazione fu raggiunta attribuendo all'azienda tutti gli aiuti che sarebbero stati erogati dallo Stato, mentre il comune di Vittorio avrebbe pagato alla Società Strade Ferrate le 500.000 lire quale "premio perduto alla Società, che assuma la costruzione, la manutenzione e l'esercizio per sempre di un tronco di strada ferrata che partendo da Conegliano con fermata per passeggeri alla barriera di San Filippo, metta capo alla stazione principale della Via Concordia al centro della Città di Vittorio".

La retorica sul significato della localizzazione della stazione in aperta campagna tra Ceneda e Serravalle si sprecava: "questo sarà il mezzo più potente ed efficace per operare la perfetta fusione dei due riparti nella nuova città di Vittorio"¹⁵.

Il senso di questo primo tronco ferroviario come inizio della via ferrata diretta al Cadore era perfettamente riconoscibile nella raccomandazione che la Società Veneta fece agli amministratori vittoriesi il 7 settembre del 1872 sollecitando l'appoggio di Vittorio e dei cadorini per far comprendere come questa prima tratta fosse un inizio "all'esecuzione della grande linea internazionale che per interessi politico-strategici lo Stato dovrà in una epoca non remota condurre da Conegliano pel Cadore a Toblach"¹⁶. Il comune avrebbe avuto una compartecipazione sugli utili di gestione del dieci per cento, mentre le spese sarebbero andate per intero alla società. Grubissich nella convenzione con il comune si assumeva l'onere di acquistare tutti i terreni necessari alla nuova linea ferroviaria procedendo all'esproprio dove non si fosse raggiunto un accordo sul valore del bene¹⁷.

Il progetto sarebbe stato preparato in tre mesi e fu elaborato dall'ing. Luigi Erizzo.

Il sindaco Todesco si trovò a dover risolvere una grana di non poco conto per il campanilismo che attraversava il consiglio comunale e che era relativa alla prima stazione della linea. L'elezione del primo sindaco abitante a Serravalle

14 *Idem*, lettera della Commissione del 26 luglio 1872.

15 *Idem*, delibera consigliare del 10 settembre 1872.

16 *Idem*, lettera della Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche del 7 settembre 1872.

17 *Idem*, convenzione del 3 ottobre 1872.

aveva visto i consiglieri di Ceneda intervenire compatti a proposito della scelta del luogo per la stazione di servizio alla frazione e che nell'accordo originario era posto all'altezza della barriera di San Filippo. La stazione di Ceneda, invece, nel progetto esecutivo si sarebbe trovata nei pressi di palazzo Lioni circa un metro al di sotto del piano stradale e per questo fu deciso di rivedere la linea disegnata in modo approssimativo. Il 3 novembre del 1873 il consiglio comunale, disertato dai consiglieri di Ceneda, rivide i termini della stazione intermedia stabilendo che la fermata per i soli passeggeri sarebbe stata definita dalla società sulla base delle livellette risultanti nel progetto definitivo¹⁸. La contestazione, capitanata da Francesco De Poli, osservava che la posizione scelta dalla Società per collocare le due stazioni era del tutto sbagliata. Persino quella di Vittorio sembrava casuale rispetto al punto di centralità che in quel momento era segnato dal palazzo degli uffici e dal caffè Unione.

Il primo progetto del 1865 aveva disegnato la ferrovia nei settori bassi dell'anfiteatro morenico, a est rispetto a via Concordia. Ora, invece, il progetto proponeva di mantenere la linea a monte della barriera di San Filippo e di arrivare alti a ovest del viale: "per condurre la linea ferroviaria precisamente alla Barriera di S. Filippo ed anche in quei paraggi, sarebbe stato assolutamente indispensabile di proseguirla in modo che scorrendo nella vallata del Meschio, la stazione principale invece di essere collocata al centro ad ovest della Via Concordia (come fu sempre patto contrattuale imprescindibile) avrebbe dovuto essere portata e collocata ad est della via Concordia in luogo assai più basso ed inopportuno specialmente ai riguardi della eventuale futura prosecuzione di questa ferrovia verso Fadalto"¹⁹.

A Ceneda si costituì un vero e proprio comitato avverso alla ferrovia perché la stessa avrebbe tagliato la rete viaria interrompendola in più punti²⁰.

È proprio in questo contesto di ripresa del dibattito sulla costruzione delle linee ferroviarie che avrebbero dovuto dirigersi verso il bellunese che lo stallo in cui si era precipitati sembrò risolversi nuovamente con l'elezione a primo cittadino di Francesco Rossi e l'assunzione delle responsabilità tecniche della Società Veneta da parte dell'ingegnere pordenonese Federico Gabelli. Il nuovo dirigente tecnico della Società Veneta era stato molto attivo nel dibattito della metà degli anni '70 e sollecitò un ruolo sempre più determinante dello Stato nella realizzazione delle linee ferroviarie (Gabelli 1876).

A lui fu affidato l'incarico di disegnare il progetto esecutivo della linea ferrovia-

18 *Idem*, Delibera del consiglio comunale del 3 novembre 1873.

19 *Idem*. Verbale della riunione della giunta di Vittorio con la Commissione Ferroviaria del 28 luglio 1874. Nel 1876 il rapporto con la Società Veneta sarà messo persino in crisi. *Idem*. Delibera consigliare del 10 luglio 1876.

20 *Idem*, lettera con le proteste dei principali notabili di Ceneda del 29 settembre 1873.

ria Conegliano-Belluno per il Fadalto e di chiudere la partita sul primo tratto vittoriese. Durante la seduta del consiglio comunale del 23 gennaio 1877 fu necessaria la sua presenza per risolvere i problemi sollevati dai cenedesi che temevano di veder tagliata in due la città: "passando colla ferrovia o in trincea sotto le strade principali di Ceneda, o in argine con opportuni cavalcavia, e collocando l'asse del fabbricato passeggeri dove per le condizioni estetiche sarà trovato più opportuno fra gli estremi segnati dai prolungamenti dell'asse del nuovo fabbricato comunale e dell'asse del piazzale centrale della via Concordia"²¹. Il successivo disegno della linea renderà conto della mediazione raggiunta dal sindaco con i compaesani e mostra la grande attenzione tecnica posta da Gabelli alla questione²². Il disegno della ferrovia ha un carattere spiccatamente urbano e i manufatti sono di buon disegno.

Parallelamente al progetto della strada ferrata Rossi finiva la definizione delle procedure di acquisto dei terreni degli Avesani Del Monte saldando nel 1880 le ultime pendenze. Di fatto la posizione della stazione fu definita nel disegno di Gabelli del 22 maggio del 1877 e si può credere che solo a seguito della stessa si decise anche la posizione della piazza.

Il 9 dicembre del 1877 il governo Depretis si accordava con la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, rappresentata dallo stesso Gabelli, che era pure deputato: "Il Governo concede alla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata pubblica a vapore dalla stazione di Conegliano, sulla ferrovia Venezia-Udine a Vittorio, e la Società predetta si obbliga di costruire ed esercitare la linea concessa a sue spese, suo rischio e pericolo" (Gazzetta 24 dicembre 1877)²³. Rossi stringendo un patto forte con l'ingegnere Gabelli era riuscito a muovere le pedine del gioco fino a Roma e aveva di fatto scaricato gran parte dei rischi economici sulla società privata e sullo Stato. La convenzione poi poneva una grande attenzione alla stazione di Vittorio sia per il deposito del materiale rotabile sia per l'accoglienza degli utenti, prevedendo locali che "avranno l'ampiezza proporzionata al concorso dei viaggiatori ed il loro corredo sarà conveniente a seconda delle diverse

21 *Idem*, delibera del Consiglio Comunale del 23 gennaio 1877.

22 Il progetto di Gabelli fu pagato dal comune 7000 lire.

23 La concessione precisava: "Art. 3. Il Governo, valendosi della facoltà concessagli dalla citata legge del 29 giugno 1873, n. 1475 (Serie 26), accorda alla ferrovia Conegliano-Vittorio un sussidio annuo di lire mille per chilometro e per la durata di anni 35, da cominciare dal giorno in cui la ferrovia sarà aperta all'esercizio regolarmente autorizzato, e da computarsi per la lunghezza dal centro del fabbricato viaggiatori della stazione di Conegliano fino all'estremità della linea. È inoltre accordata per lo stesso periodo d'anni 85 una sovvenzione annua uguale alla media spesa annua che lo Stato avrà sostenuto nell'ultimo decennio per la manutenzione di quella parte della strada nazionale detta d'Alemagna, num.47, in provincia di Treviso, che per effetto dell'apertura all'esercizio della ferrovia concessa passerà nella classe delle strade provinciali".

classi cui vengono destinate” (Id.)²⁴. Per realizzare la linea la Società Veneta dovette movimentare 1400 tonnellate di rotaie tipo Vignolle e dotare la linea con tre locomotive, sei carrozze miste di prima e seconda classe, dieci carrozze di terza classe, dieci vagoni merci coperti, otto scoperti e quattro per trasportare il pietrisco dalle cave vittoriesi.

IL PROGETTO URBANO DI FEDERICO GABELLI

Il progetto per la nuova Vittorio, curato dallo stesso Gabelli, va senza dubbio riferito al 1878 e ridisegnava il tratto del viale alberato costruito alla metà dell'800 tra Ceneda e Serravalle (Braido 1990 23-25). Il disegno in verde mostra l'espansione della città sul lato orientale della strada perché sull'altro lato si doveva prima reperire l'area indispensabile per la stazione ferroviaria e i suoi depositi. In verde si legge il terreno acquistato dal comune e disponibile per la vendita ai privati.

Il progetto descriveva i principali edifici esistenti nel settore meridionale di Serravalle definendo lungo via Concordia una lottizzazione di villini, mentre non registrava ancora la posizione della stazione e nemmeno quella della piazza. È ben evidente, invece, il palazzo degli uffici e il palazzo delle assicurazioni e della Banca. La gran parte del terreno in proprietà al comune era colorato in verde dimostrando l'intenzione di disegnare le prime strade che sarebbero arrivate alle aree deputate alla costruzione dei moderni opifici lungo il Meschio: via del cotonificio, ora via Fogazzaro, e via della Mandola, ora via Carducci (Braido 1990 27).

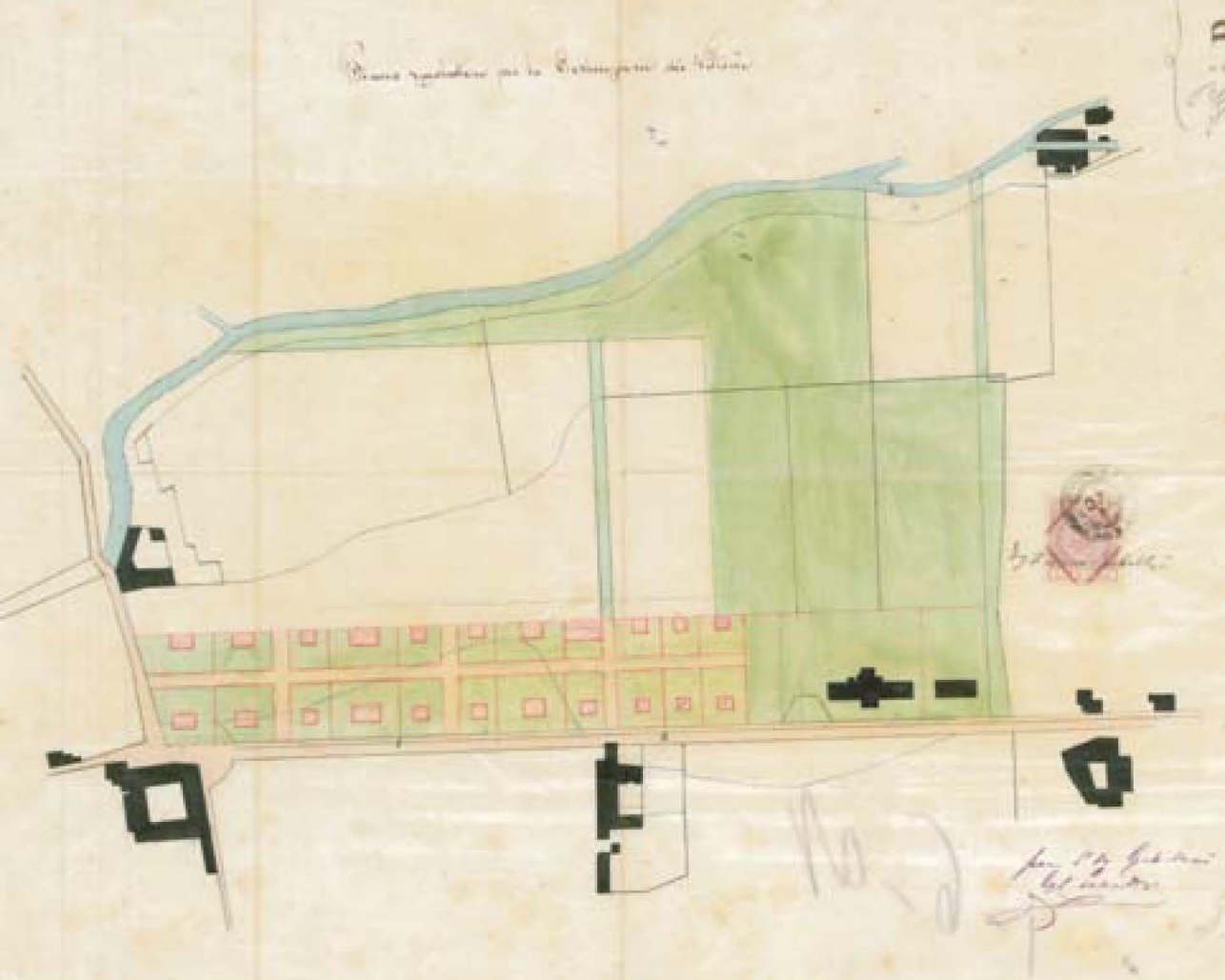
Delle terre del comune “una parte di esse sarà in appresso venduta per iscopi di fabbrica, e Dio il volesse! Per opifici nel Riserbato spazio lungo la corrente del Meschio, d'onde la Città ritrarrebbe un sommo beneficio.” (Rossi F. 1870 13)

La maggior parte del terreno rimaneva però di proprietà privata, pronto per successive urbanizzazioni nel momento in cui l'azione del comune si fosse dimostrata efficace.

Il progetto veniva fatto dall'ingegnere delle ferrovie esattamente come accadeva nello stesso periodo negli Stati Uniti. Nell'azione di Gabelli c'era l'intento del nuovo ceto industriale vittorioso di far diventare questa ferrovia la logica direttrice per le montagne bellunesi e Vittorio un importante nodo produttivo e commerciale tra i territori delle risorse e quelli del consumo.

Il 15 aprile del 1879 la ferrovia veniva finalmente inaugurata proprio mentre

²⁴ Le classi erano tre, come pure i tipi di vagone “Le vetture d'ogni classe dovranno essere coperte. Quelle di 1.a e 2.a classe saranno chiuse lateralmente da vetriate. Quelle di 3.a classe dovranno essere munite lateralmente di cortine di cuoio”.



1878, il progetto urbanistico di Federico Gabelli per Vittorio Veneto

l'ipotesi della sua prosecuzione tramontava. Nel giugno del 1879 l'ingegnere Gabelli intraprese una dura battaglia parlamentare per fare in modo che prevalesse l'ipotesi di far transitare la linea bellunese per il Fadalto anziché lungo il Piave per Feltre e Belluno. Lo stesso deputato nel suo intervento parlamentare chiariva che "alla scelta dell'una o dell'altra linea per Belluno si connettono gravi interessi e molte considerazioni" (Atti 5 giugno 1879). Dalla sua stessa dichiarazione sappiamo che Gabelli aveva già redatto un progetto ferroviario per la tratta Vittorio-Belluno e che era stata valutata una spesa di 9.600.000 lire per la realizzazione dell'infrastruttura.

Di fronte al parlamento Federico Gabelli si fece portavoce di una precisa richiesta di Rossi: "le finanze del comune di Vittorio si sono stremate per la costruzione di questa linea che per la legge del 1873 appariva un principio di quella

che dovesse più tardi raggiungere Belluno” (Atti 6 giugno 1879). La proposta di Gabelli verrà bocciata decretando l’approvazione parlamentare della direttrice per Montebelluna, Feltre e Belluno (Atti 7 giugno 1879). Nonostante tutto dal Cadore e dal Friuli arrivarono ancora una volta adesioni all’ipotesi di far transitare una nuova linea per il Fadalto: “il Cadore, oltreché con Venezia e Treviso mantiene rapporti commerciali, d’altra parte non trascurabili, anche con Udine e Trieste.

E si può dire altresì che la importazione della maggior parte dei cereali in Cadore proviene da Conegliano e da Vittorio, e perciò a queste due città dovrebbero convergere le comunicazioni allo scopo di ottenere il trasporto dei generi con risparmio di tempo e con spesa minore. (...) il Cadore ha maggior interesse di effettuare il suo congiungimento a Venezia per la via di Vittorio: sia per la indicata maggior brevità, sia perché la sua comunicazione con Vittorio lo mette nella possibilità di raggiungere le piazze di Udine e Trieste, dove ha rapporti di non lieve momento” (Laresse 1881 19-20)²⁵.

La ferrovia a pochi anni dalla sua inaugurazione dimostrava di essere stata comunque un buon affare.

Il confronto dei volumi di traffico tra le linee Torino-Rivoli e Conegliano-Vittorio mostra chiaramente come la linea avesse un carico di passeggeri in fin dei conti ridotto, mentre invece aveva un grande significato il trasporto delle merci, soprattutto cemento e inerte (Gazzetta 22 settembre 1884).

Del resto Vittorio era uno dei principali centri di produzione del cemento nel Nord-Est grazie all’impianto fondato nel 1858 e acquistato dai Croze nel 1862²⁶.

25 Il collegamento tra il Cadore e Vittorio emerge anche nella descrizione di Volpe 197.

26 “L’ industria del signor Croze, oltre la fabbricazione delle calce e cementi, comprende parecchie delle loro applicazioni. Le cave del calcare marnoso distano circa, 1.500 m. dallo stabilimento situato sul fiume Meschio. Il materiale ridotto in frantumi viene caricato nei forni a mezzo di appositi elevatori, posti in azione da una piccola turbina; mentre un’ altra maggiore della forza di 50 cavalli, animata da una derivazione del Meschio, dà movimento a tutti i congegni usati nel cantiere. Il numero degli operai impiegati varia da 200 a 250. Sono in attività sette forni a fuoco continuo, coi quali asserisce la ditta espositrice che la produzione giornaliera della calce idraulica può salire a duemila quintali. Il signor Croze a somiglianza di quanto si pratica da molti anni nelle grandi officine di Lafarge du Theil, utilizza i rifiuti della stacciatura della calce idraulica in addietro abbandonati per ricavarne un ottimo cemento. Esso lo impiega nella fabbricazione specialmente di quadrette per pavimenti di solida ed elegante lavorazione, di tubi per condotte d’acqua resistenti fino a dieci atmosfere, e di altri oggetti ornamentali, quali balaustri, fontane, statue, ecc. notevoli anche per ben scelti modelli.

Il signor Croze ha introdotto pure un’ attiva fabbricazione di mattoni composti di calce idraulica e sabbia, i quali per esattezza di forma, solidità e resistenza al gelo ed economia nel prezzo vincono quelli comuni di argilla. Il maggiore smercio di questi prodotti si fa nel Veneto, ma una piccola esportazione è incominciata per l’Austria e per l’ Oriente” (Camiz 1884 67-68).

	Torino Rivoli 12 Km		Conegliano Vittorio 14 Km	
	1881	1883	1883	1884
Viaggiatori	14.528	17.206	4.533	4.531
Bagagli	15	27	213	151
Merci a grande velocità	57	88	518	467
Merci a piccola velocità	395	398	5.725	7.663
Introiti diversi	287	353	511	468

Guadagno in lire diviso per capitoli d'entrata

LA COSTRUZIONE DELLA NUOVA PIAZZA

Nel 1879 la fortuna politica di Rossi entrò nuovamente in crisi e al suo posto per quattro anni si trovò a reggere le redini del governo cittadino Francesco De Poli (1879-1883). Rossi era però assessore e poté seguire anche i lavori per il municipio e la piazza e veder “coronare infine felicemente quell’opera di unità morale, civile, edilizia a cui la ferrovia diede un sì proficuo splendido impulso”²⁷. Va, infatti, attribuito a lui lo strumento contrattuale che legò la Società Veneta a Vittorio anche dopo la realizzazione della stazione. Il 28 maggio del 1880 la società accolse l’offerta di mettere mano alla nuova piazza di Vittorio aderendo alla “proposta per la erezione di un nuovo fabbricato destinato ad uso degli uffici Municipali” secondo il progetto di Federico Gabelli redatto nel gennaio del 1880. La piazza sarebbe poi stata completata a onere della società padovana: “La Società Veneta si obbliga pure di erigere per suo conto ed a sue spese entro il 1882 due fabbriche laterali al nuovo Palazzo Municipale (...) Si obbliga parimenti la Società Veneta di costruire entro l’anno 1881 la nuova piazza aderente al Palazzo Municipale portando l’altezza del piano relativo a quella della vicina strada Nazionale (non compresi i lavori di pavimentazione cioè lastricato e inghiaatura)”²⁸. La Società Veneta avrebbe ricevuto in cambio della costruzione dell’immobile il terreno sul quale costruire le due ali di edifici che avrebbero definito lo spazio della piazza grosso modo nel luogo individuato fin dal 1869.

Nel 1881 si completavano le ultime procedure per definire le differenze tra l’importo dei lavori eseguiti dalla società e “l’importo dei terreni ceduti dal

27 ACVV, PS, b.31, relazione e delibera consigliare del 28 maggio 1880. La delibera riassume un consiglio comunale molto combattuto. A seguito della scelta di costruire la piazza e fu organizzata anche una petizione al prefetto.

28 *Idem*, 6 dicembre 1880.

Municipio”²⁹. Il palazzo municipale e le ali dovevano essere realizzati entro il 1881 definendo completamente lo spazio della piazza, ma i lavori finirono solo nell’autunno del 1882. Parallelamente il palazzo degli uffici su via Concordia bruciò e l’ingegnere De Min fu chiamato a dirigere un nuovo restauro complessivo dello stesso.

L’elezione nel 1883 del Sindaco Alessandro Serafini chiuse definitivamente una stagione di progetti e di piani lasciando sul campo solo una città abbozzata e ancora informe sul fronte dei tessuti urbani. Il progetto urbanistico fu definitivamente approvato con il Regio decreto del 13 aprile 1884 e in sostanza permise la colonizzazione lenta del viale Concordia. Non a caso lungo il viale ancora oggi si può percepire una certa discontinuità negli stili delle nuove residenze borghesi. Una sorta di catalogo dei gusti che va dalla fine degli anni ’80 all’inizio della guerra.

Non a caso all’inizio del ‘900 molti dei lotti messi a disposizione dal comune erano ancora invenduti e le procedure di completamento della cortina edilizia erano oggetto di attenzione da parte dell’ufficio municipale. Era allo stesso che l’acquirente doveva inoltrare un progetto che individuasse il lotto richiesto. Il progetto veniva poi esaminato dalla commissione edilizia che inviava il suo parere al consiglio per la formalizzazione della vendita del terreno edificabile³⁰. Nell’atto di cessione si stabiliva la dimensione effettiva del lotto, si approvava definitivamente il progetto presentato e si ribadivano le norme di allineamento stradale: “il villino sia costruito secondo il tipo presentato, che qui si allega: che la sua ubicazione sia conforme al piano regolatore suddetto, cioè che la sua fronte sia posta a m.15 dal ciglio del viale; e che lungo questo ciglio sia costruita una balaustra, il cui tipo dovrà essere approvato dalla Giunta prima della stipulazione del contratto”³¹.

L’incentivazione a costruire tessuti urbani profondi attraverso lo sviluppo di nuove traverse perpendicolari a via Concordia fu esplicitamente espresso in occasione della ristrutturazione di via della Mandola ora Carducci, che si staccava dal viale principale nei pressi della Banca. La descrizione di questo processo di costruzione incrementale del tessuto edilizio, anche al di fuori di ogni disegno di piano, viene ricordato in queste brevi note: “La strada che parte dalla via Concordia fra le proprietà Billi ed il nuovo edificio della Banca e va verso il fiume Meschio, fu già parzialmente sistemata e munita di piante lungo i cigli. La larghezza attuale, che da centro a centro di due piante opposte è di m.6,30, se

29 *Idem*, b.8, 19 novembre 1881.

30 Come esempio di questo iter vedi l’autorizzazione consigliare alla vendita di un lotto all’ing. Ugo Cicogna. *Idem*, Delibere CC, 1900-1902, 17 maggio 1902.

31 *Ibidem*.

può bastare per quel transito di veicoli a cui in avvenire può andare soggetta, è certamente insufficiente per servire contemporaneamente di passaggio ai pedoni". Il Consiglio comunale riconosceva il ruolo di espansione dell'abitato assunto dal nuovo asse "per la sua posizione centrale favorevole allo sviluppo edilizio in quanto ormai lungo via Concordia non v'ha più area fabbricabile, sia per il fatto che essa può collegarsi e dare sfogo ad una rete di strade che vengono da Ceneda bassa costeggiando il Meschio"³². Emerge chiaramente nella decisione pubblica una idea di piano che avrebbe dovuto costruire un sistema reticolare con la costruzione, solo evocata, di viabilità parallele all'asse del Meschio.

2. LA RISTRUTTURAZIONE DELL'INSEDIAMENTO SENZA UN DISEGNO

Non è un caso se, tra l'approvazione del progetto urbanistico di Federico Gabelli (1884) e l'adozione del piano di Duilio Torres (1954), la città sia cresciuta senza altri strumenti ufficiali di pianificazione urbana. Questi settanta anni sono stati quelli che hanno senza dubbio determinato la forma della città contemporanea, ma questo risultato è stato ottenuto facendo esclusivamente ricorso a progetti stradali e a regolamenti edilizi provvisori e parziali. La stagione della prima fase di pianificazione novecentesca delle città italiane non toccò Vittorio che rimase sempre diffidente rispetto all'urgenza di costruire strumenti che regolassero la città nella sua complessità. Come vedremo si preferiva intervenire in modo sporadico agendo solo sul reperimento di nuove aree da urbanizzare costruendo nuovi rettifili stradali o regolarizzando quelli di antico impianto.

Vittorio era diventata una importante zona industriale per gli investitori di Venezia e di Treviso che volevano costruire gli impianti in un luogo in grado di garantire una abbondante produzione di energia per i cicli produttivi e collegamenti efficienti con i mercati. La trasformazione ed edificazione delle terre agricole era calmierata dalle proprietà del comune e come vedremo non saranno pochi gli opifici che si distribuiranno lungo gli assi di nuova espansione perpendicolari a via Concordia³³.

Le statistiche dello Stato del 1889 registravano come Vittorio fosse una delle

³² *Idem*, 1902-1904, 7 agosto 1902; 23 marzo 1903.

³³ Il cementificio era stato ricostruito dall'ing. Ottavio Croze nel 1867 e acquisito dalla Società Italiana Calci e Cementi nel 1883. A questo si aggiunsero l'impianto di Marco Torres e quello di Angelo Marson (Annali 1898 29-30).

località di produzione del cemento più importanti in Italia insieme a Palazzolo, Alzano, Casale e Rignano (Annuario 1891 670). Contemporaneamente il traffico dei passeggeri era aumentato e la città era considerata una porta per chi voleva raggiungere il Cadore lungo l'Alemagna, anche se la maggior parte delle merci cadorine ormai prendeva la via del Piave.

Prodotto lordo della linea escluse le tasse	1880	1890
Viaggiatori	2160	2331
Bagagli	29	30
Merci a grande velocità	289	227
Merci a piccola vel. accel.	6	0
Merci a piccola velocità	2810	2230
Prodotti fuori traffico	250	72

Nonostante tutto, il ricavato della linea ferroviaria continuava ad essere centrato più sul transito delle merci che su quello dei passeggeri (Gazzetta 23 maggio 1890).

L'interruzione della ferrovia a Vittorio, con la definitiva rinuncia di portare a termine il progetto cadorino di Gabelli, pesava psicologicamente sulla città e senza dubbio influì nella successiva fase di espansione urbana³⁴. Il dissesto economico del comune fu dibattuto anche in parlamento cercando di trovare una soluzione alla crisi finanziaria che aveva portato l'amministrazione ad avere un bilancio fortemente indebitato.

Nel 1891 fu istituita una lotteria nazionale per Vittorio con l'intento di coprire i debiti, prevedendo l'emissione di un milione di biglietti da una lira: "per far fronte alle spese incontrate per opere di pubblica utilità" (Atti 17 giugno 1891; Atti 11 dicembre 1891; Atti 2 giugno 1892).

Il comune non era in grado di estinguere i mutui aperti per coprire le "spese per la costruzione degli edifici ad uso comunale e ad uso governativo, spese rese necessarie dalla fusione in una di queste due città, le quali appunto per degnamente inaugurare l'era della loro liberazione dalla signoria straniera vollero di due città farne una sola battezzandola nel nome di Vittorio, Re liberatore, seppellendo così perfino la memoria delle loro antiche dissensioni e rivalità."³⁵

³⁴ "Questa speranza andò pur troppo frustrata con sommo danno di Vittorio, essendosi invece preferita la congiunzione di Treviso a Belluno per la via di Feltre, che svuò il commercio di Vittorio, la quale rimase col suo moncherino ferroviario collegata soltanto a Conegliano" (Atti 17 giugno 1891).

³⁵ *Ibidem*

La retorica di stampo postrisorgimentale cercava di celare una crisi del progetto che era ben evidente nell'incompleta costruzione della città nuova. Antonio Caccianiga³⁶ descrivendo la cerimonia di fondazione della città di Vittorio ricordò che il re era stato condotto a visitare un "campo di cavoli", ma nel frattempo il progetto era stato abbozzato: "ora dallo stesso punto si vede il palazzo dei regi uffici, la nuova stazione, il giardino comunale, e la bella strada, fiancheggiata da un viale d'ippocastani, denominata giustamente Concordia: e che in pochi anni popolandosi di case e giardini, completerà la fusione di Ceneda e Serravalle nella sola città di Vittorio". Il politico trevisano, però, criticò la riuscita dello spazio pubblico che, nelle intenzioni di Federico Gabelli, univa la stazione ferroviaria con il centro cittadino: "La stazione è un piccolo fabbricato, che osservando l'importanza sempre più crescente del paese e delle sue industrie, e il probabile movimento dei viaggiatori, sembra insufficiente per un vicino avvenire. Inoltre, la linea ferroviaria non essendo parallela alla strada Concordia, ne risulta una disposizione di linee che offende la corretta euritmia del prospetto. La gradinata colla quale si volle correggere il difetto, non ha raggiunto l'intento, e il sottostante giardino lascia desiderare una migliore distribuzione delle piante e delle linee più dolci, e meno forzate" (Caccianiga 1889 263).

LE DIFFICOLTÀ DELLA POLITICA E I SUCCESSI DELL'INDUSTRIA

Il decennio di governo della città da parte del sindaco Alessandro Asteo (1891-1901) fu segnato da una profonda carenza di mezzi economici per promuovere un nuovo disegno urbano, e da una incontenibile conflittualità interna al consiglio comunale.

La città industriale si stava costruendo lungo il Meschio grazie all'iniziativa degli imprenditori, ma il comune non era in grado di governare gli effetti di questa straordinaria trasformazione. Il flusso delle merci e quello della manodopera erano gestiti dalle diverse aziende in assoluta autonomia.

Persino la nascita di una scuola per le maestranze fu promossa in prima battuta, nel 1896, dalla locale Società Operaia, nonostante un piccolo finanziamento del comune. Nasceva così la scuola di arti e mestieri che si prefiggeva il compito di preparare le maestranze per gli opifici che stavano nascendo lungo l'asta fluviale del Meschio. Nel 1901 il comune si assumerà quasi per intero i costi della scuola dimostrano uno spiccato interesse per questo istituto scolastico e cercan-

³⁶ Antonio Caccianiga, che era stato il primo sindaco di Treviso, ricordava l'impresa del nuovo centro come una delle iniziative di rinnovamento territoriale più importanti: "Ceneda e Serravalle si sono riunite nella sola città di Vittorio, erigendo nel centro la piazza spaziosa, con vari caseggiati e graziose ville, monumenti e giardini" (Caccianiga 1889 251, Ulliana 2004 9).

do inutilmente di coinvolgere il ministero nella sua gestione³⁷. Non è un caso che i tentativi di modernizzare la città fossero per lo più promossi dagli imprenditori anche quando comportavano importanti ricadute urbane. Per esempio il 24 agosto del 1896 la Società Italiana dei cementi e calce idraulica presentò la richiesta per realizzare una nuova linea tramviaria chiedendo "la concessione di occupazione del ciglio stradale con copertura del fosso lungo la traversa nazionale di via Concordia e della strada delle Fornaci con allargamento del Ponte sul Meschio con una linea tramviaria a cavalli a scartamento ridotto di M. 0,75 per allacciare lo stabilimento principale alla stazione ferroviaria ". Il progetto andò incontro a molte difficoltà, ma su questa prima esperienza di trasporto su rotaia interno alla città il 3 aprile del 1904 sarebbe nato il primo servizio di trasporto pubblico a Vittorio³⁸.

La costruzione di questo servizio non fu priva di traversie. In un primo momento la richiesta prevedeva che la linea si limitasse alle funzioni dell'impianto industriale. Questo permesso accordato dal commissario prefettizio fu revocato l'anno dopo per essere nuovamente messo in discussione dal consiglio comunale³⁹. In un primo momento si chiese al cementificio di gestire l'opera anche per il trasporto pubblico su quel tratto di linea del "tram a cavalli o a forza elettrica su rotaie a scartamento ridotto, dall'ingresso della sua officina sulla via Fornaci e per via Concordia sopra il tombotto adiacente alla proprietà Croze fino all'imboccatura della strada privata della Società stessa che serve al trasporto delle sue merci dalla officina suddetta alla stazione ferroviaria". Poco alla volta la richiesta divenne più strutturata e l'amministrazione colse l'occasione di invitare l'industria a gestire una linea per passeggeri che andasse da Santa Giustina fino alla Barriera di S. Filippo "adibendolo oltre al trasporto delle sue merci, all'uso pubblico pel trasporto di merci e passeggeri dietro pagamento".

Contemporaneamente l'amministrazione di Vittorio e quella di Conegliano stavano valutando la costruzione di una linea tramviaria parallela alla ferrovia che avrebbe permesso di mettere in collegamento la manodopera della campagna con le due cittadine⁴⁰. L'idea si formalizzò poi in un progetto più ambizioso, quello di far costruire dalla Società Veneta una linea ferrata che collegasse le due città anche con i capoluoghi dei distretti di Oderzo e San Donà lungo direttrici alternative alle linee ferroviarie esistenti⁴¹. Questa linea avrebbe dato nuovo impulso alla prosecuzione della ferrovia verso Ponte delle Alpi e le risorse

37 Nel 1903 fu progettata anche la costruzione dell'officina della scuola.

38 ACVV, PS.90. Nel fascicolo è documentata tutta la complessa vicenda.

39 *Idem*, Delibere CC, 1896-1898, 19 luglio 1897.

40 *Idem*, PS.90. Lettera del sindaco di Conegliano del 12 marzo 1903.

41 *Idem*, Delibere CC, 1914-1916, 29 gennaio 1915.

alpine⁴². Ancora una volta il progetto si arenò perché Provincia e Comuni non trovarono un accordo sul finanziamento dell'opera nonostante Vittorio fosse ormai una delle città più industrializzate della provincia.

L'energia fornita dai salti d'acqua sul Meschio garantiva un'eccedenza di produzione che di notte poteva essere utilizzata per illuminare la città come una moderna metropoli europea: "L'officina di Vittorio è fornita di una turbina Girard della forza di 120 cavalli e di un motore Sulzer della forza di 70 cavalli. Il numero delle lampade, tutte ad incandescenza, è di 1160, così distribuite:

Per l'illuminazione pubblica..... N. 249
 Id. di teatri, stazioni ed altri grandi locali.....N. 264
 Id. di opifici industriali.....N.139
 Id. di negozi, appartamenti privati, ecc.....N. 508
 Totale.....N. 1.160".

In questo periodo Vittorio era una delle città più illuminate del Veneto e cominciava ad affacciarsi il tema dello sfruttamento delle risorse idrauliche dei monti per alimentare le richieste energetiche della pianura (Annali 26).

Non è un caso se per un certo periodo proprio la Val Lapisina fu al centro delle attenzioni che volevano individuare un luogo di produzione dell'energia da convogliare verso Venezia grazie a un moderno e lunghissimo elettrodotto.

Il vittoriese Michelangelo Troyer fu il principale assertore dello sfruttamento delle pendenze della Val Lapisina per intercettare le acque del Piave e costruire un sistema di centrali idroelettriche già previste nel progetto degli ingegneri Colle e Milani, progetto ripreso nel primo dopoguerra. Il riferimento alle operazioni che si stavano per mettere in campo sul Cellina per dare energia elettrica a Venezia⁴³ spingevano la borghesia vittoriese a ribellarsi rispetto alla disattenzione che la provincia poneva a questi temi: "l'esecuzione di quei lavori sarà di utile alla nostra città che diventerà centro principale della produzione di energia elettrica (...) Treviso ha fatto tutto il male possibile a Vittorio togliendole l'importante traffico colla costruzione della ferrovia Treviso-Belluno"⁴⁴.

Parallelamente il consiglio comunale si attivava per la salvaguardia delle sorgenti del Meschio e del laghetto di Negrisiola minacciato dai processi di interrimento provocati dal trasporto solido del rio Corno⁴⁵.

L'attenzione alla qualità delle acque si faceva sempre più pesante per la città perché l'inurbamento e l'aumento dell'inquinamento industriale esponevano i

42 *Idem*, 7 aprile 1915.

43 L'ultimo lotto su via Concordia fu acquistato dall'ingegnere Aristide Zennari che proprio in quegli anni stava realizzando l'impianto idroelettrico della Val Cellina. *Idem*, 1902-1904, 7 agosto 1902.

44 *Idem*, 1898-1900, 15 gennaio 1900.

45 *Idem*, 1902-1904, 15 gennaio 1900.

cittadini a pericoli igienici gravissimi, tanto che il dibattito sulla riorganizzazione del lazzaretto di Costa divenne un tema affrontato molte volte in consiglio comunale.

Nel 1893 gli abitanti di Costa avevano protestato per l'idea di abbandonare il vecchio lazzaretto in attesa di attrezzare un'area per costruirne all'occorrenza uno con le tende. La piccola frazione aveva sempre avuto questo servizio di accoglienza ospedaliera per ammalati e mercanti in transito, quindi fu proposta la soluzione di costruire un nuovo e moderno "lazzaretto stabile in località da destinarsi lontana dall'abitato e in luogo centrico del vasto territorio del Comune ove siavi acqua e strada".

La proposta prevedeva la costruzione di una struttura che avrebbe avuto una trentina di posti letto in una zona ben esposta. Ancora una volta il dibattito si infranse di fronte alla mancanza di mezzi per cui si propose di trasformare il vecchio lazzaretto di Costa in una scuola rurale e di scegliere un'area dove per il momento allestire all'occorrenza una struttura da montare in caso di epidemie con tende poi smontabili⁴⁶. Il dibattito, però, anticipava le scelte della costruzione del grande sanatorio e poi dell'ospedale come a rammentare una sorta di senso dei luoghi per le pendici morbide poste a valle della Madonna della Salute di Costa⁴⁷.

Di pari passo la costruzione dei primi acquedotti permetteva di far arrivare acqua in pressione nelle ville della borghesia, come pure di fornire acqua pulita nelle fontane pubbliche per le popolazioni meno abbienti.

Questa nuova attenzione alle reti infrastrutturali occupava molto del tempo dell'ingegnere capo dell'ufficio tecnico. L'analisi delle modalità di approvazione dei progetti in assenza di un piano urbanistico e di un regolamento edilizio sarebbe molto interessante, ma al momento i fondi archivistici non sono ordinati e facilmente fruibili. Quello che però sembra emergere è che le consuetudini che la commissione si dava fossero messe in discussione molto spesso.

Come leggere altrimenti i conflitti che nel 1898 portarono l'ing. Carlo Costantini a presentare la "rinuncia di far parte della Commissione Edile, perché in nessun conto essa è tenuta"⁴⁸. Il conflitto era nato in relazione ad alcune semplici recinzioni, in modo particolare quella del villino Da Re autorizzato dal sindaco nonostante il parere negativo della commissione.

⁴⁶ *Idem*, 1896-1898, 16 febbraio 1897.

⁴⁷ La costruzione del Sanatorio provinciale fu premessa da una delibera con la quale si costituiva un consorzio provinciale per erigere questo luogo di cura. *Idem*, 1920-1922, 19 luglio 1922. Vedi anche: *Id.*, 1924, n.159, 29 novembre 1924.

⁴⁸ *Idem*, PS, b.75, f. Commissione Edile, 5 gennaio 1898.

DECORO URBANO E NUOVI ASSI STRADALI

La mancanza di norme univoche e scritte dava spazio all'interpretazione delle diverse istanze che provenivano dai richiedenti.

Diverso invece era l'atteggiamento dell'ufficio tecnico e della commissione rispetto ai temi dell'ornato pubblico. Sul finire del secolo si decise di completare la piazza del municipio rimasta informe dal 1882. L'incarico di disegnare lo spazio pubblico e il basamento della statua dedicata a Vittorio Emanuele fu affidato all'ingegnere Alvise Motta di Mogliano che propose un giardino simmetrico di gusto romantico che incorniciava il monumento a Vittorio Emanuele posto circa a metà tra la ferrovia e il municipio⁴⁹.

Di fronte, il giardino veniva ulteriormente arredato al punto che vi si collocò nel 1894, a cura di Angelo Cocchi, una prima edicola pubblica⁵⁰.

Non possiamo dire che non esistesse un programma di espansione della città, ma questo non era codificato in un piano e si esprimeva attraverso pochi progetti stradali. Tra le poche realizzazioni urbane promosse dal comune in questo periodo dobbiamo annoverare la realizzazione del raccordo tra la stazione di Soffratta e la strada nazionale con un nuovo viale alberato. Ma soprattutto una seconda traversa assunse un significato importante come asse di collegamento e dei servizi. Quando ci si trovò a decidere quale strada dedicare a Felice Cavallotti molti avevano osservato che la più adatta era "quella che dal Palazzo Comunale andrà a congiungere la frazione di Costa. Su questa sorgerà il Palazzo delle scuole più importanti del comune"⁵¹. Strada e scuole si sarebbero dedicate al patriota e fondatore dell'estrema sinistra storica morto nel 1898.

Senza la necessità di costruire un nuovo piano urbanistico si cambiava la strategia del piano Gabelli. Non era sufficiente raggiungere il Meschio per impiantare nuovi opifici, ora l'amministrazione pensava di proseguire il rettilineo che partiva dalla piazza fino ad intercettare la strada della pedemontana orientale.

La costruzione del nuovo asse trovò soluzione solo nel febbraio del 1900 quando si riuscirono ad acquistare alcuni terreni dell'ingegnere Posocco per realizzare il ponte sul Meschio⁵².

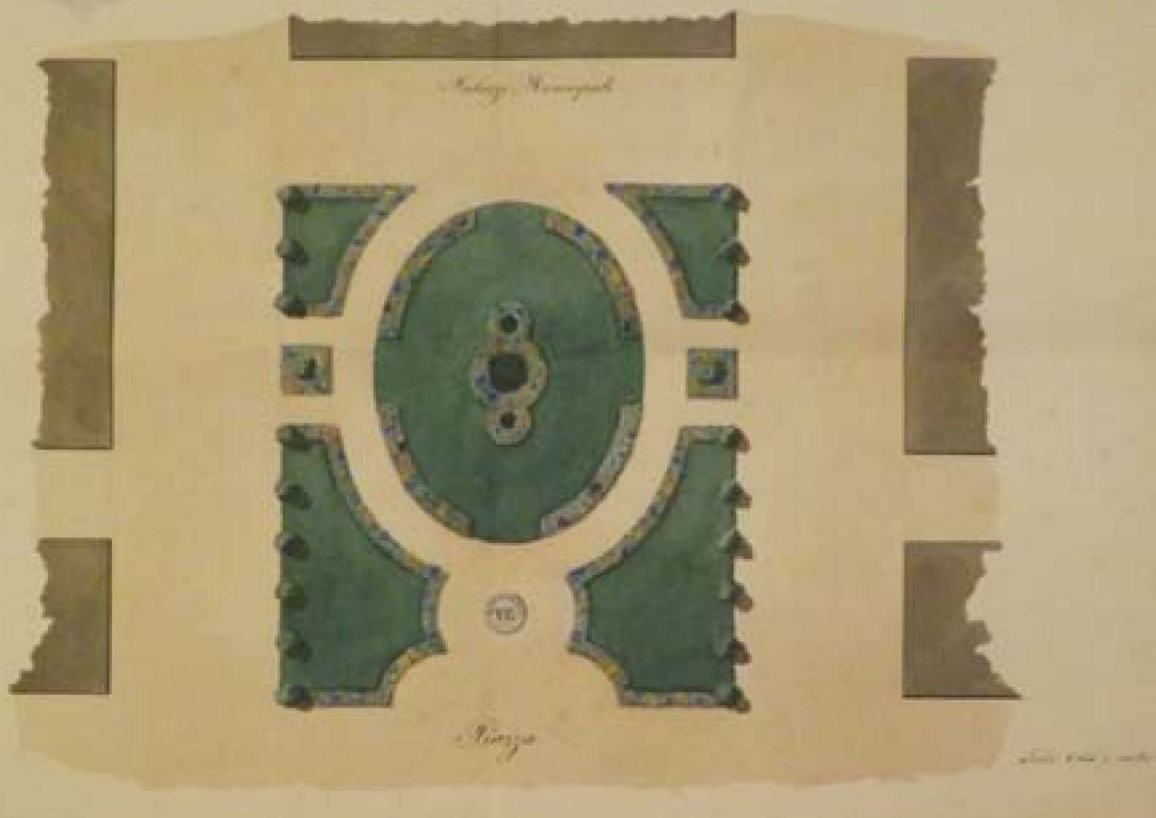
Il progetto del nuovo asse viario, così importante per l'espansione urbana di Vittorio, fu definito dall'ufficio tecnico comunale e dall'ing. Francesco Troyer. Il progetto fu fortemente contestato per i costi dovuti ai riporti previsti per

⁴⁹ *Ibidem*.

⁵⁰ *Idem*, Delibere Giunta Municipale (d'ora in poi GM), 1896-1898, 1 luglio 1896.

⁵¹ *Idem*, Delibere CC, 1898-1900, 24 ottobre 1899.

⁵² *Idem*, 12 febbraio 1900. Il progetto era datato 4 maggio del 1895 e firmato dall'ing. Francesco Troyer.



Alvise Motta, progetto per il giardino sulla piazza del municipio, 1894

rispettare la livelletta tra la piazza del municipio e la pedemontana di Costa⁵³. Contemporaneamente iniziava la vendita di lotti di terre pubbliche “al prezzo di L.0,50 al mq. Prezzo consueto che l’Amministrazione suol praticare per l’incoraggiamento edilizio”⁵⁴.

Nel 1899 un terreno comunale e agricolo posto in riva al Meschio e gestito dal Comizio agrario fu venduto “a scopo industriale” a Giovanni De Nardi⁵⁵. Nello stesso periodo venivano lentamente acquisiti dall’amministrazione i terreni posti oltre il Meschio sulla direttrice del nuovo viale⁵⁶.

Tutto questo avveniva in un momento di profonda incertezza politica, con maggioranze e giunte che si sgretolavano in pochi mesi e che non erano in grado di avere una visione e una azione politica di lungo periodo.

⁵³ *Idem*, 1900-1902, 30 luglio e 10 agosto 1901.

⁵⁴ *Idem*, 1902-1904, 31 luglio 1902. Il nuovo proprietario del terreno non poteva rivendere il lotto e se non fosse riuscito a finire entro tre anni l’edificio la proprietà con tutto quello che era stato edificato sarebbe ritornata al comune.

⁵⁵ *Idem*, 1898-1900, 31 aprile 1899.

⁵⁶ *Idem*, 1900-1902, 9 maggio 1903.

Anche le altre opere pubbliche non riuscivano a descrivere una strategia amministrativa. I servizi pubblici venivano progettati e realizzati, ma senza comprendere perfettamente il ruolo che avrebbero avuto rispetto allo spazio pubblico. Il mercato coperto dei grani di Serravalle era stato progettato dall'ing Segusini nel 1857, ma non era stato realizzato e nel 1896 il disegno fu rivisto dagli ingegneri Pellatis e Troyer "stante la necessità di un rimaneggiamento dell'antico progetto, in ordine alle mutate condizioni locali e prezzi della mano d'opera e materiali". In realtà questo spazio coperto, la loggia dei grani, non assomigliava per nulla alle strutture dei mercati che sul finire del secolo nascevano anche nei quartieri minori delle città europee.

Quel riferimento neoclassico, tipico del periodo preunitario, strideva in un contesto cittadino che si rifaceva alla modernità delle macchine.

Più che segni di modernità la città esprimeva il suo benessere attraverso forme architettoniche ripetitive e fuori moda, oppure interessandosi al tema della geometria regolarizzazione dello spazio pubblico, come nel caso della sistemazione della piazza Cairolì a Meschio dove l'amministrazione intervenne acquisendo alcune proprietà private sulla base di un progetto predisposto dall'ingegnere comunale Francesco Fabris⁵⁷.

LA RIORGANIZZAZIONE URBANA ATTRAVERSO I SERVIZI (1900-1915)

All'inizio del secolo ci furono diverse proposte per realizzare linee ferrate minori che avrebbero messo in collegamento le principali stazioni dell'area costruendo un reticolo di strade ferrate. Tra tutte mi sembra interessante notare la Sacile-Vittorio che era stata proposta dalla Società Veneta con l'intento di costruire una ferrovia capace di servire Cordignano, Cappella Maggiore, Fregona arrivando a Vittorio a valle dei terrazzi di Costa. Questa linea sarebbe stata di fatto alternativa a quella esistente e avrebbe avuto una sua autonoma stazione di testa non collegata a quella di Gabelli⁵⁸.

La riesumata proposta di costruire la linea tramviaria Vittorio Oderzo provocò tali malumori nella maggioranza che il sindaco Giovanni Wassermann si trovò nella necessità di rassegnare le dimissioni per ricompattarla⁵⁹. Nel 1910 un nuovo progetto per la costruzione di una linea ferrata per Ponte delle Alpi si incagliò a Roma per le critiche dei militari che vedevano questa linea utile agli austriaci in caso di un conflitto che secondo loro si sarebbe attestato sul Piave.

⁵⁷ Il progetto fu oggetto di diverse critiche. *Idem*, 1898-1900, 12 febbraio 1900.

⁵⁸ *Idem*, 1907-1908, 26 marzo 1908.

⁵⁹ *Idem*, 1904-1906, 8 aprile 1905.

Tutta questa effervescenza per la costruzione di linee ferrate incise pochissimo sul territorio perché il parallelo sviluppo delle automobili non solo riusciva a sopperire all'aumentata richiesta di movimentazione di materia prima e prodotti, ma riusciva anche a soddisfare in modo nuovo la mobilità privata⁶⁰. Nel 1914 la Società Veneta doveva comunicare una riduzione dei servizi di linea messi a disposizione della città denunciando la crisi del progetto ferroviario realizzato una quarantina d'anni prima.

Lo stesso anno veniva predisposta la realizzazione di una linea di collegamento automobilistico della città con Revine-Lago, Tarzo, Cison di Valmareno, Follina, Miane e Pieve di Soligo affidandola all'azienda di trasporti Armellin. Nel momento in cui l'amministrazione progettava l'ampliamento della città con ampi viali alberati attrezzati per il passeggio, le pratiche della mobilità cambiavano in modo determinante e il traffico dei mezzi a motore cominciava a rendere meno sicure le strade. Automobili e motociclette dovevano muoversi a passo d'uomo appena entrate in città⁶¹.

All'inizio del '900 l'esigenza di mettere mano a un nuovo piano regolatore sembrò essere manifesta nelle affermazioni di alcuni consiglieri comunali, ma la mancanza di una visione di lungo periodo e la scarsa dinamicità del settore edilizio privato portò a stemperare la proposta di una nuova stagione di pianificazione all'interno dell'ambito della definizione delle opere pubbliche e dei servizi. Nella seduta del 10 luglio del 1903 Alessandro Straulino chiedeva di sospendere qualsiasi azione di vendita delle terre comunali nei pressi del settore centrale della cittadina "in attesa che venga approvato il progettato nuovo piano regolatore, che comprende anche la nuova Via Cavallotti"⁶² che in quel frangente si stava prolungando anche sulla riva sinistra del Meschio.

Nel 1904 il ponte sul Meschio era stato completato e si cercò di dare almeno una forma provvisoria alla nuova strada segnata nel tratto di Costa da una sorta di discarica di materiali provenienti da demolizioni e dagli scarti di produzione della fabbrica di calce e cemento: la "sistemazione del terrapieno informe costruito da tempo all'imbocco della via Cavallotti dalla strada di Costa e costruzione di una rampa larga m.6 con pendenza di circa il 3% che permetta di scendere dalla strada di Costa al livello dei campi e di salire da questo sul ponte Cavallotti costruito sul fiume Meschio"⁶³. Le critiche mosse al primo tratto del progetto erano state così forti che si decise di realizzare il minor numero di riporti possibili perché avrebbero reso più complicato in raccordo con future

60 *Idem*, 1912-1914, 8 giugno 1914.

61 *Idem*, 1904-1906, 19 novembre 1904.

62 *Idem*, 1902-1904, 10 giugno 1903.

63 *Idem*, 1904-1906, 13 marzo 1904.



Autostazione Fiat con forme eclettiche lungo via Cavour, poi sostituita dal condominio San Marco

arterie trasversali al viale. La strada nuova avrebbe dovuto avere un carattere urbano tanto che la cessione di un grande lotto a Gio Batta Del Favero per la costruzione di un opificio industriale ottenne l'approvazione solo sulla base di un progetto che garantiva una adeguata estetica urbana al fronte stradale: "la distribuzione interna dei locali dovrà essere mantenuta in modo che il fabbricato verso strada sia adibito ad uso abitazione, magazzini e negozi, escluso assolutamente officine e laboratori, caso contrario, l'amministrazione avrà il diritto di ordinare la chiusura dello stabilimento"⁶⁴. L'opposizione colse nel centro uno dei problemi principali della colonizzazione di via Cavallotti: "trattandosi della prima concessione d'area a scopo di fabbricazione, sopra una nuova via, converrebbe stabilire il piano regolatore della stessa, e prevenire tutti gl'inconvenienti che potrebbero seguire dalla mancanza di coordinazione dei fabbricati che sorgessero al piano stradale della nuova via, tanto più che questa non è ancora sistemata".

Non a caso successivamente le concessioni di terreno che tenevano conto di lasciare la disponibilità di costruire una strada tra via della Banca o della Mandola

⁶⁴ *Idem*, 16 novembre 1905. Il richiedente "nello stabilire l'altezza delle soglie delle porte d'ingresso sulla facciata verso la via Cavallotti dovrà tener presente l'elevazione del piano stradale ad opera compiuta in modo che per l'accesso non si rendano necessarie rampe e gradini esterni alla linea di facciata". Quando Del Favero dovette modificare il prospetto dell'opificio dovette presentare anche in Consiglio Comunale il disegno di variante prodotto da un giovane Duilio Torres. *Idem*, 1907-1908, 18 ottobre 1907.

e via Cavallotti furono tormentate dal conflitto tra consiglieri e commissione edilizia perché a parte l'allineamento a filo stradale che seguiva la scelta un poco casuale presa con l'edificazione del panificio comunale (Ulliana 2004 103): "la costruzione dovrà essere fatta in modo che la fronte principale insista sulla linea di confine a nord parallela all'asse stradale"⁶⁵.

La mancanza di risorse impediva di intervenire con progetti di lungo termine. Spesso le iniziative erano estemporanee e qualche volta legate a fattori esogeni. Per esempio la legge n.253 del 31 maggio del 1903 sulle case popolari produsse una delibera consigliare pochi mesi dopo⁶⁶. Anche la definizione di un regolamento comunale per l'edilizia che superasse le prassi consuetudinarie e le poche norme del piano Gabelli, pur imposto dalla legge del 1898, non ebbe un facile percorso. Nel 1904 se ne stava ancora discutendo tra le pressioni di chi non voleva che fosse uno strumento di vincoli all'edificazione. Per esempio, Bartolomeo Rossi criticò aspramente la formulazione dell'articolo che limitava l'altezza dei nuovi edifici: "perché non crede necessario per la città di Vittorio un tale vincolo, che non apporterebbe seria utilità, mentre potrebbe costruire un impaccio"⁶⁷.

Nell'ottobre del 1908 si arrivò ad approvare anche un regolamento edilizio per le costruzioni in zona agricola, anche se il suo carattere era molto sommario⁶⁸. I continui lavori stradali molto spesso servivano ad adeguare i tracciati viari storici alle moderne necessità delle autovetture. L'intervento sugli assi stradali prevedeva la riconfigurazione del sedime viario e non certamente il sistema normativo che regolava la progressiva densificazione della città. Nel 1906 si mise mano all'allargamento del tratto di Via Pasqualis che da via Rizzarda portava alla stazione di Sofratta toccando l'orfanatrofio Luzzati⁶⁹. Due anni dopo la giunta chiedeva al Consiglio Comunale di discutere una ipotesi di piano regolatore estesa alla sola via Pasqualis⁷⁰ dimostrando ancora una volta l'incapacità di costruire uno strumento moderno. Per la prima volta il disegno non si limitava al solo manufatto viario, ma finiva per interessare i lotti contermini e gli allineamenti edificatori. Le norme erano alquanto generiche, ma indirizzate al lavoro della Commissione edilizia soprattutto quando si proponeva di "vietare lungo il detto viale Giuseppe Pasqualis la costruzione di fabbricati che non abbiano all'esterno carattere di urbanità e aspetto civile e decoroso". Gli edifici posti sul

⁶⁵ *Idem*, 1909-1912, 13 agosto 1909.

⁶⁶ *Idem*, 1902-1904, 14 novembre 1903.

⁶⁷ *Idem*, 1904-1906, 13 marzo 1904.

⁶⁸ *Idem*, 1907-1908, 23 ottobre 1908.

⁶⁹ *Idem*, 1904-1906, 29 settembre 1906.

⁷⁰ *Idem*, 1907-1908, 18 novembre 1908.

lato settentrionale della strada dovevano essere costruiti a 3,55 ml. dal marciapiede, quindi leggermente arretrati e allineati.

Il piano ottenne l'effetto di far insorgere la popolazione e i consiglieri di minoranza che non vedevano di buon occhio il fatto che il viale non fosse perfettamente rettilineo: l'opposizione "è indignata di vedere un progetto di piano regolatore in linea spezzata. Piuttosto ch  in linea retta"⁷¹.

Contemporaneamente si operava con piani urbanistici destinati a singoli rettifili stradali come via Fossette, ora Parravicini, a Serravalle "perch  essa, per le iniziate costruzioni edilizie ad uso di civile abitazioni, va assumendo una certa importanza quale via urbana"⁷². Ormai ci si rendeva conto che ogni tratto di strada edificabile abbisognava di una specifica normativa di supporto all'approvazione dei progetti e che per ogni singolo caso la modellazione dello spazio pubblico della strada assumeva un carattere estetico che poteva essere perseguito solo con spese consistenti. Di questo periodo   anche l'allargamento di via Cavour, per ampliare a ovest la passeggiata disegnata da Gabelli⁷³.



Viale Cavour da poco completato con la passeggiata alberata in una foto degli inizi degli anni '30 con il corteo per la Festa degli Alberi

⁷¹ *Idem*, 28 novembre 1908. Questo piano non   stato ritrovato in archivio.

⁷² *Idem*, 12 dicembre 1908.

⁷³ *Idem*, 1912-1914, 23 maggio 1913; 24 aprile 1914.

Contemporaneamente si provvedeva alla realizzazione del primo tratto di strada parallelo a Via Concordia e capace di diventare una alternativa alla stessa, il proseguimento di via Dogana fino a via Cavallotti toccando via della Mandola, ora Battisti. Questa iniziativa celava l'intenzione di prolungare la strada fino a Meschio, ma ancora una volta il programma non fu formalizzato in un disegno di piano⁷⁴.

Non si era in grado di pensare, come stava facendo la vicina Udine, a un piano complessivo, ma l'urgenza del problema urbanistico era ben evidente.

La congiuntura di un prestito senza interessi fornito dallo Stato per costruire scuole dell'obbligo in tutte le frazioni del comune fu l'occasione per ripensare ad alcuni spazi del centro cittadino. Si ricorse questa volta a un professionista esterno agli uffici invitato a predisporre un numero consistente di edifici scolastici moderni. A Ceneda si pensò di costruire un edificio nella zona alta e uno nella zona bassa⁷⁵. Uno a Serravalle, ma anche uno a Vittorio centro, per le famiglie della nuova borghesia. In modo particolare si pensò di collocare l'edificio nell'area posta alle spalle del municipio in fregio al recente asse di via Cavallotti. Qui doveva sorgere il nuovo polo scolastico su disegno di Antonio Sordoni, ingegnere di Oderzo.

Il progetto prevedeva la costruzione della scuola sul fronte del viale salvaguardando molto spazio pubblico alle spalle del municipio. Nasceva l'idea di costruire una nuova piazza ad est dell'edificio comunale. Su questo spazio forse doveva sorgere anche il ginnasio che nel 1903 l'amministrazione comunale aveva deciso di istituire e che nel 1906 assunse il nome del Flaminio. Nel 1913 si pervenne invece alla definizione di una nuova sede per l'istituto tecnico così sentito dalla borghesia imprenditoriale, mentre per le classi più povere venivano istituite dal comune le scuole podere che avevano evidenti finalità populistiche (Istruzione 2001 84, 138).

La guerra era alle porte e la profonda crisi che attraversò le diverse giunte Asteo rese infruttuoso questo periodo sottoposto non solo alle lotte di campanile, ma anche a quelle politiche visto l'aumento dell'azione della componente socialista. Strade e servizi andavano di pari passo e quando nel dicembre del 1914 qualcuno fece notare che la sistemazione di via Fossette, l'attuale via Parravicini, "è una questione di lusso", il sindaco Alessandro Asteo rispose che riteneva "necessaria la sistemazione d'una via dove deve sorgere il fabbricato scolastico per il riparto di Serravalle"⁷⁶.

La modernizzazione della città passava attraverso opere che mettevano in re-

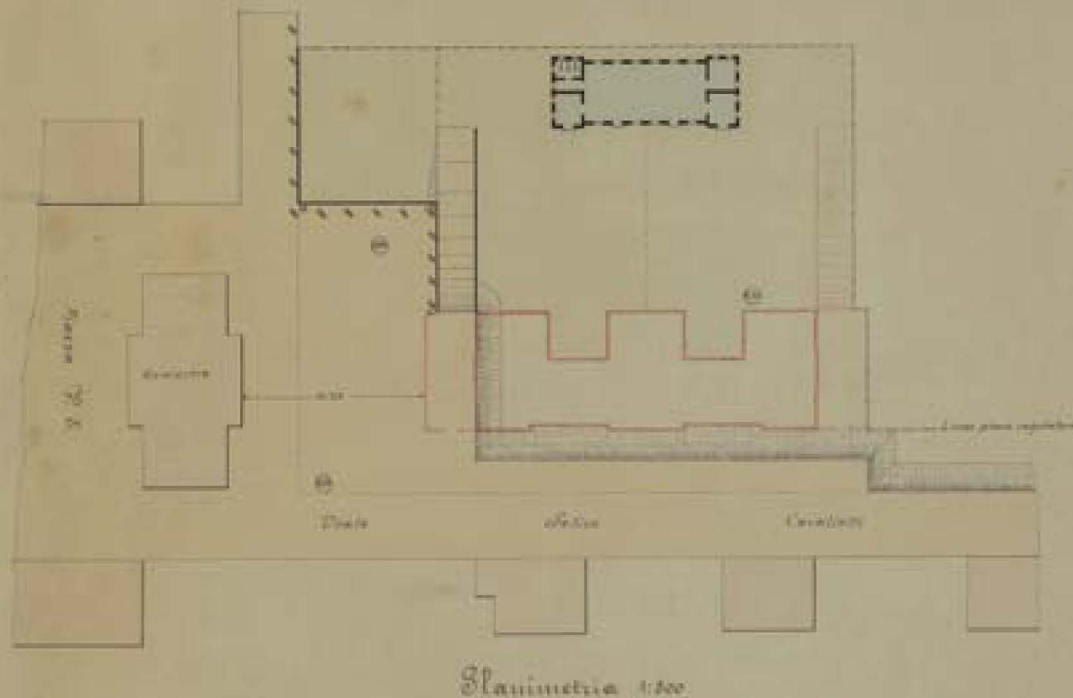
⁷⁴ *Idem*, 1914-1916, 30 dicembre 1914.

⁷⁵ *Idem*, 1912-1914, 9 maggio 1913.

⁷⁶ *Idem*, 1914-1916, 30 dicembre 1914.

Comune di Vittorio

Progetto per la costruzione di un padiglione ad uso di Palestra per le scuole elementari superiori (Riparto Centro) e per il R. Ginnasio



La scala reale si ripresenta a fianco del vestibolo al momento della costruzione del padiglione.
 I numeri nelle figure 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000.

Antonio Sordani 1914. Progetto per la costruzione delle scuole elementari e la palestra alle spalle del municipio

lazione nuove configurazioni stradali con gli importanti servizi di nuovo impianto.

Nelle intenzioni dell'amministrazione c'era pure il desiderio di riformare completamente il sistema sanitario del comune fermo a prima dell'unità. Infatti, in città rimanevano ancora i due ospedali di Serravalle e Ceneda e solo nel 1913 si iniziò a valutare l'ipotesi di una nuova costruzione unendo i due istituti nell'Ospedale Civile di Vittorio⁷⁷.

La crisi cittadina in occasione delle epidemie più o meno diffuse dimostrava

⁷⁷ *Idem*, 1912-1914, 1 dicembre 1913.

la debolezza degli istituti di salute ancora gestiti con un carattere preunitario e campanilistico, ma anche in questo caso l'emergenza non veniva risolta con la costruzione di uno strumento di pianificazione che individuasse il sito per un unico ospedale civile. Si preferiva temporeggiare risolvendo di volta le emergenze e costruendo progressive mediazioni tra la classe dirigente di Serravalle e quella di Ceneda. L'attenzione alle risorse idriche e alla loro corretta gestione aumentava mano a mano che cresceva il numero degli abitanti affetti da disturbi prodotti dall'inquinamento sempre più diffuso. Nel 1905 l'ingegnere municipale Vincenzo Fermiani aveva progettato l'acquedotto comunale che avrebbe dovuto risolvere i problemi di epidemie innervando la città con l'acqua delle sorgenti di Negrisiola: "il progetto Fermiani, per giuste ragioni di economia, provvede in modo sufficiente, ma non esuberante, di acqua potabile a Vittorio. Ora siccome è da sperare che l'incremento della popolazione e delle industrie, si mantenga a lungo a Vittorio, sarà bene non perdere di vista gli eventuali bisogni futuri"⁷⁸. Questa scelta simbolica di efficacia amministrativa nell'abbandono del tradizionale sistema di fontane e pozzi prevedeva anche un importante trasformazione urbana, la costruzione di una fontana alimentata da una portata di 2 litri d'acqua al minuto in piazza Vittorio Emanuele.

LE TRASFORMAZIONI DURANTE LA GRANDE GUERRA E LA RICOSTRUZIONE

Il precipitare della crisi mondiale finì per avere delle forti ripercussioni sui precari equilibri politici e sulla città, nonostante i modesti danni di guerra. Vittorio era diventata un nodo importante nel sistema di approvvigionamento di mezzi e uomini per la prima linea del Piave. L'esercito occupante operò a una trasformazione delle forme d'uso dei principali immobili urbani e alla predisposizione di un sistema di comunicazioni più efficiente apprestando in poco tempo una ferrovia proveniente da Sacile. La nuova stazione fu realizzata sulla sinistra idrografica del Meschio, poco al di sotto dei terrazzi di Costa. Da qui uomini e materiale si sarebbero incamminati verso il fronte in pianura e, grazie alle teleferiche, verso quello alpino⁷⁹.

⁷⁸ *Idem*, 1904-1906, 19 giugno 1905.

⁷⁹ Era ben noto che "Vittorio era il centro nevralgico di comando e approvvigionamento delle linee austriache: da Vittorio, dove era il centro di Comando e di rifornimento della VI Armata austriaca, per il corridoio di Valmareno, funzionava il sistema nervoso (telegrafi - telefoni) ed il sistema nutritivo e vascolare delle sette Divisioni" (Caviglia 1920 70).



Il cementificio nella prima metà del Novecento era una delle principali fonti di inquinamento in città

La città semipopolata e sorvegliata dalle spie, non a caso vittoriosi (Tandurra e De Carlo), viene descritta nell'importante Plan der Stadt del 1917-18 che ci mostra le poche novità insediative dell'inizio del secolo. Nel settore centrale emerge il recente viale Cavallotti, a Serravalle via Fossette e a Ceneda via Pasqualis. Si trattava di un ampliamento in fin dei conti modesto perché la maggior parte delle nuove costruzioni si era appoggiata ad assi stradali già esistenti. Il dopoguerra infiammò di retorica patriottica la città, ma le condizioni di vita si dimostrarono subito difficilissime. L'esercito austriaco prima della ritirata aveva provocato volontariamente dei danni per interrompere le comunicazioni e danneggiare gli impianti produttivi.

La crisi dell'occupazione e i danni della guerra misero in ginocchio una città che nelle prime fasi della riorganizzazione dei servizi comunali sembrava incapace di far fronte alla gravità della situazione. Il commissario prefettizio Vincenzo Taormina istituiva una Università popolare e parallelamente la lista lunghissima degli indigenti, visite importanti raggiungevano la città per glorificare la vittoria sul fronte del Piave, ma dai ministeri gli aiuti per gli indigenti stentavano ad arrivare. Taormina si immaginò di intervenire sul problema della disoccupazione cantierando i progetti di Sordani per le scuole e la nuova palestra nonostante i costi dal 1915 al 1919 fossero triplicati. Il programma di investimento avrebbe avuto bisogno di almeno 3.650.000 lire e quindi almeno



*La nuova area di scalo della ferrovia Sacile Vittorio allestita dall'esercito austriaco.
Sullo sfondo a sinistra si intravede il cementificio*

di un mutuo conveniente garantito dallo Stato. Una cifra enorme per realizzare un complesso di nuovi edifici scolastici diffuso su tutto il territorio comunale: un edificio in centro con ventuno aule, due a Ceneda con nove aule l'uno, un edificio con dodici aule a Serravalle, quattro edifici da due aule a Cozzuolo, Carpesica, Savassa e Longhere, due edifici da una sola aula a Fais e Maren, tre edifici di due aule e due alloggi a Formeniga, San Lorenzo e Fadalto, un edificio di un'aula e due alloggi a Confin, un edificio di 3 aule e tre alloggi a San Floriano e un edificio di due aule a Costa. Si trattava di un piano dei servizi difficile da attuare anche in condizioni normali e non è un caso se ci vorrà un decennio per portarlo a termine nonostante il proposito di finanziare le opere con un mutuo da distribuire sui bilanci per trentacinque anni.

Nelle intenzioni di Taormina l'ufficio tecnico avrebbe predisposto i progetti mentre le opere si sarebbero dovute fare impegnando i molti disoccupati presenti in città: "esecuzione dei lavori con maestranze locali e con materie prime prodotte in luogo"⁸⁰.

Molte famiglie dopo la profuganza avevano ritrovato le case depredate e in cattive condizioni. Gli esiti dei bombardamenti italiani e delle mine austriache

80 ACVV, Delibere CC, 1919-1920, 2 gennaio 1920.

facevano parte del paesaggio urbano. Taormina diede l'incarico di stampare duecento immagini delle rovine per far capire anche fuori dalla città il peso pagato da Vittorio: "che è utile nell'interesse della cittadinanza ed a solenne riprova della barbarie nemica divulgarne talune di queste fotografie, facendole riprodurre con mezzi fotomeccanici e coordinandole in una apposita pubblicazione di stampa"⁸¹.

L'8 aprile del '19 volendo intervenire sul problema delle abitazioni popolari insufficienti dava l'ordine all'ufficio tecnico di trovare un'area e progettare "almeno 10 case economiche e 20 case popolari"⁸². Contemporaneamente chiedeva di essere autorizzato a cercare di reperire i fondi necessari per questa impresa. Per istituire l'ufficio distrettuale di Sanità ed igiene tentò di ripartire gli oneri anche con gli altri comuni, ma la crisi economica nei piccoli comuni era anche peggiore che a Vittorio.

A fronte di propositi ambiziosi Taormina riuscì ad attivare solo qualche piccolo cantiere per il recupero degli spazi pubblici danneggiati dalla guerra. Sarà lui a decidere di trasferire la statua di Vittorio Emanuele nei giardini della stazione perché il basamento della statua era stato danneggiato dagli austriaci e in piazza bisognava realizzare la fontana pubblica e sarà lui a concedere al Club Sportivo "Vittorio Veneto" nel 1920 il terreno per il primo campo da calcio della città a fianco della scuola che si stava per costruire a Ceneda Bassa su via Perucchina. Sarà sempre lui a dedicare al generale Umberto Pastore, comandante del genio militare della IV armata, via della Dogana e il collegamento con via Cavallotti che nel frattempo era stato ultimato. Pastore veniva premiato per le iniziative che aveva condotto in città dopo la guerra e "per aver dato impulso ai lavori di ricostruzione con singolare perizia"⁸³.

Ma l'intervento dei soldati non era ben visto dalla popolazione di disoccupati perché sembrava che questi cantieri di emergenza rendessero inutili i cantieri che il comune voleva attivare.

Il 23 e 24 febbraio del 1920 a Vittorio si sviluppò una vera e propria rivolta popolare per sedare la quale dovette intervenire anche l'esercito.

Per accontentare la popolazione povera e insoddisfatta il commissario prefettizio propose di aprire con urgenza una serie di cantieri e per primi furono cantierati i lavori stradali per completare la via Pastore fino all'incrocio con la via Pontavai, la ristrutturazione di via della Mandola, la costruzione di via Lungo Meschio e lo sventramento di via Cairoli a Meschio: "Il giorno 25 Feb-

81 *Idem*, 1916-1919, 3 aprile 1919.

82 *Idem*, 8 aprile 1919. Il tema era stato ben dibattuto anche in Italia in un periodo di migrazioni innescate dalla richiesta di manodopera verso i centri di produzione industriale: vedi per esempio Schiavi 1911.

83 *Idem*, 1919-1920, 4 luglio 1919; Ulliana 2004 103.

braio 1920 fu necessario, dato il momento politico, iniziare subito i lavori con progetti fatti affrettatamente completati durante l'esecuzione del lavoro, progetti che non ebbero però osservazioni di sorta da parte del Commissariato Governativo"⁸⁴.

La via Pastore corrispondeva al tratto di statale che oggi collega Meschio con via Vittorio Emanuele II e nelle intenzioni di Taormina avrebbe avuto il compito di "sollevare la disoccupazione operaia che attraversa una crisi assai grave e preoccupante per l'ordine pubblico"⁸⁵.

Queste iniziative non erano le sole e bisognava inventare l'urgenza per i lavori sui giardini oppure sull'aiuola di via Cavour⁸⁶. Il 24 febbraio del 1920 in municipio ci fu una "adunanza dei Maggiorenti della Città (...) nella quale unanimemente fu deliberato di dar mandato al Commissario Prefettizio di iniziare un pubblico lavoro quale il prolungamento di Via Generale Pastore e lo sventramento di Via Salsa".

La borghesia della città si strinse attorno al commissario costruendo un fondo di sicurezza, una sorta di prestito ponte, in attesa dell'arrivo di denaro dallo Stato. Ma se in qualche modo si trovò il sistema per intervenire d'urgenza "per i due lavori accennati furono redatti progetti sommari" e c'era il rischio che i costi lievitasse fuor di misura⁸⁷.

I lavori stradali permettevano di impiegare manodopera generica recuperando le idee di ampliamento della città espresse prima della guerra. Più che un disegno di ampliamento urbano organico i progetti stradali erano finalizzati alla creazione di nuove aree edificabili: "la nuova strada è di interesse comunale e rientra tra le spese di ricostruzione in quanto predispone aree fabbricabili in una zona ottima, perché sana, ben soleggiata e prossima al centro: aree indispensabili per la ricostruzione delle numerose abitazioni popolari del rione Meschio distrutte dal nemico per operazioni di guerra e per atti di vandalismo"⁸⁸.

Taormina cercò anche di farsi finanziare una completa ristrutturazione di via della Mandola (via Carducci) con la scusa che era stata "danneggiata dal nemico che la trasformò in deposito di macchine e di automezzi". Ricostruire era una parola d'ordine e la seconda metà del '19 fu impiegata dall'ufficio tecnico per

84 *Idem*, PS, b.124, f. Strada di Forcal e mulattiera di Fais, Relazione liquidazione dei lavori.

85 *Idem*, Delibere CC, 1919-1920, 24 febbraio 1920.

86 "In seguito ai disordini provocati il giorno 23 febbraio 1920 da un migliaio di disoccupati del Comune di Vittorio, il Commissario Prefettizio d'allora Comm. Avv: Vincenzo Taormina deliberò d'urgenza l'esecuzione di alcuni lavori ad economia attinenti con le riparazioni danni di guerra mediante costruzione di un Cantiere Comunale". *Idem*, PS, b.124, f. Giardini pubblici, Relazione.

87 *Idem*, Ordinanza del commissario prefettizio del 23 aprile 1920

88 *Idem*, Delibere CC, 1919-1920, 24 febbraio 1920.

predisporre progetti sommari di restauro da inoltrare all'ufficio per la ricostruzione in modo da garantirsi le risorse per restaurare la loggia del mercato di Serravalle, il teatro di Ceneda e quello di Serravalle, il macello, l'acquedotto.

Nel luglio del 1919 Vincenzo Taormina assunse una importante decisione per il futuro della città, quella di istituire una commissione che avrebbe affiancato l'ufficio tecnico nella redazione del primo piano regolatore esteso a tutto il territorio di Ceneda, Serravalle e Vittorio. Si trattava di un piano di ricostruzione, nelle intenzioni non diverso da quelli che Max Fabiani stava sperimentando nel Carso Goriziano: "ritenuto che le demolizioni compiute dal nemico nel territorio di questo comune e per lo sviluppo che la città va assumendo è opportuno procedere alla formazione di un piano regolatore"⁸⁹. Furono chiamati a far parte della commissione personaggi noti, ma non di primo piano nel periodo precedente alla guerra come gli ingegneri Guido Gentile, Tito Franceschi, l'avvocato Innocente Da Re, il dottore Arturo Vascellari e Giuseppe Spagnol.

Il braccio operativo di questa commissione sarebbe stato l'ufficio tecnico, ma a parte questo supporto il commissario non dichiarò l'entità delle risorse messe a disposizione dei commissari. Ancora una volta ai buoni propositi non fecero seguito adeguati finanziamenti.

Per promuovere questa nuova iniziativa del piano fu assunto un giovane ingegnere come aggiunto all'ufficio tecnico⁹⁰. L'ingegnere Brunetta, del tutto impreparato su questo argomento, ebbe un ruolo fondamentale nel definire il piano regolatore come un piano di ricostruzione agendo in modo particolare sui tessuti urbani danneggiati durante la guerra, ma anche cercando di far finanziare le nuove arterie stradali con i fondi per la ricostruzione dichiarando che erano pensate "in conformità di un progetto di piano regolatore"⁹¹. Per questo motivo fu istituita una seconda commissione per le riparazioni ai danni di guerra della quale facevano parte Gentili e Vascellari che assunsero un ruolo determinante per le scelte che si andarono a fare di lì a poco. Le nuove strade appena tracciate erano quelle che definivano l'isolato posto tra le attuali vie Vittorio Emanuele, Cesare Battisti, Nanetti e l'attuale statale⁹². Iniziava a tratteggiarsi l'idea di un frazionamento dei terreni tra via Concordia e il Meschio con un reticolo stradale utile per edificare tessuti con funzioni miste.

Parallelamente a Guido Gentili e all'ingegnere comunale Giovanni Borsatti veniva affidato anche l'incarico del progetto e della direzione dei lavori dei

⁸⁹ *Idem*, 12 luglio 1919.

⁹⁰ *Idem*, 9 settembre 1919; 16 ottobre 1919.

⁹¹ *Idem*, 8 novembre 1919.

⁹² *Idem*, 4 ottobre 1919. Contemporaneamente via della Mandola, l'inizio dell'attuale via Carducci, veniva dedicata al 30 ottobre, data della liberazione di Vittorio. L'inizio dell'attuale via Nanetti veniva dedicato a Brando Brandolini, mentre il nuovo asse veniva attribuito a Battisti.

fabbricati scolastici cantierabili in tempi brevi raccomandando di utilizzare soprattutto i disoccupati e le cooperative di lavoro che si andavano costruendo in città grazie all'azione dei socialisti⁹³. Allo stesso Gentili fu affidato l'incarico di dirigere i lavori del nuovo liceo e della scuola tecnica coordinando l'impresa dell'ingegnere Filippo Zanetti tenuta per contratto a sopportare "l'onere di assumere la mano d'opera locale"⁹⁴. La costruzione del Ginnasio fu invece affidata alla Cooperativa Muratori e Manovali di Serravalle.

Nell'aprile del 1920 Taormina riusciva a venire anche a capo del progetto di costruzione del primo piano di case popolari a Vittorio Veneto. Per farlo si dovette costruire un Istituto per le Case Popolari di Vittorio dotando l'istituto comunale di uno specifico statuto⁹⁵.

L'ambiguità con la quale l'ingegnere Brunetta proponeva progetti stradali come se fossero parte di un piano urbanistico in fase di attuazione provocarono non poche incomprensioni. Il Commissariato per la riparazione dei danni di guerra "ha ordinato trattarsi di piano regolatore e che quindi ha richiamato l'Amministrazione comunale all'approvazione delle disposizioni di cui agli art.86 e seg. della legge 25 giugno 1865". Il commissariato, dunque, si rifaceva alla storica legge per il risanamento di Napoli e di fatto impediva all'amministrazione vittoriese di intervenire con progetti che prevedessero l'ampliamento della città. Si cercava di rendere esplicito al commissario e agli uffici che era indispensabile "adottare il progetto di piano regolatore per il riparto di Ceneda" che era il luogo interessato non solo dai nuovi assi, ma anche da alcuni sventramenti tra i quali quello di Salsa lungo la storica strada Alemagna.

È vero che in questo settore della Strada regia gli austriaci avevano volontariamente danneggiato alcuni fabbricati per rallentare le truppe italiane, ma la commissione che affiancava Taormina colse l'occasione per allargare la strada che in quel settore era strettissima. A partire dall'agosto del 1920 iniziarono le operazioni di acquisizione di alcuni edifici danneggiati come la casa degli eredi di Domenico e Marco Fassetta. L'edificio era stato occupato con una ordinanza del 16 marzo del 1919 e fu valutato L.38.000 "salvi i diritti del proprietario stesso per conseguire le eventuali indennità per danni di guerra sofferti nell'immobile in parola". In modo non diverso il commissario firmò il preliminare con le eredi di Giuseppe Valenzini per "l'area e il fabbricato sito in Via Lorenzo Da Ponte al Civ N.1 allo scopo di allargare Via Salsa". Contemporaneamente il comune trattava per acquistare la casa di Maria Luigia Baccichetti posta sempre

⁹³ I precedenti progetti di Sordani non venivano più trovati dopo l'occupazione austriaca: "il progetto predetto andò smarrito durante l'invasione nemica, insieme a tutto il carteggio".

⁹⁴ *Idem*, 30 marzo 1920.

⁹⁵ *Idem*, 15 aprile 1920.



Il colle di Santa Augusta e Serravalle in un'immagine dell'inizio degli anni '20 che mostra la nuova arteria di via Parravicini e la scuola di Serravalle appena eretta

in via Salsa⁹⁶. Il progetto per allargare la strada regia fu presentato dall'ingegnere Antonio Posocco e del geometra Rivasi che avevano lo studio a Ceneda. Nella loro relazione descrissero gli antefatti: "Da molti anni parecchi consiglieri interpreti dei desideri della popolazione avevano fatto voti in Consiglio Comunale perché fosse tolto il grave inconveniente che coll'aumentata circolazione di veicoli, specie a trazione meccanica, presentava l'arteria principale di Vittorio nel tratto denominata Via Salsa da Piazza Ghetto a Piazza Salsa. Furono all'uopo fatte anche trattative di esproprio che però non furono condotte a termine. Ora che la guerra è passata per questa nostra Vittorio, lasciando tracce nelle persone e nelle cose; ora che una buona parte dei fabbricati di detta via sono ridotti inabitabili perché sprovvisti di pavimenti e serramenti, sembra sia il caso di prendere in serio esame la questione e di affrontare una buona volta un problema più volte affacciatosi come necessità assoluta. Ogni altra soluzione tentata per costruzione di strade parallele alla precedente e che dovessero sostituirla non ebbe miglior esito, dei precedenti progetti di allargamento e sia per i giri viziosi che si verrebbero a compiere in sostituzione di un rettifilo, sia per le speciali

⁹⁶ *Idem*, PS, b.124, Preliminare d'acquisto, 15 agosto 1920. Non tutti i fabbricati erano inabitabili se la famiglia di Giovanni Venturini, sfrattata da una delle case da demolire, e incapace di rintracciare un diverso alloggio fu trasferita dal commissario grazie "l'occupazione immediata della casa del Sig. Tocchetti Antonio in Via Salsa" in quel momento disabitata. *Idem*, Ordinanza del commissario prefettizio, 7 giugno 1920.



condizioni di altimetria.” Il progetto di massima era composto da una Relazione estimativa ritrovata, da una pianta in scala 1:200 e un profilo con sezione e planimetria ad oggi dispersi⁹⁷.

Contemporaneamente si stava lavorando per immettere la via Pastore nella piazza di Meschio allora dedicata a Cairoli. Furono acquistati alcuni immobili di Giacomo Pianca in via Pontaval⁹⁸, mentre il comune acquisì da Giuseppe Pasini “una casa di piani due e vani due (...) sull’angolo fra Via Pontavai e vicolo Cairoli, per l’allargamento del vicolo stesso (...) Il comune si obbliga di costruire a sue spese il muro a riparo della parte del fabbricato che rimane di proprietà del Signor Pasini”⁹⁹, ma anche una casa di Pietro Artico in via Campana¹⁰⁰.

Il 20 luglio del 1920 il commissario prefettizio inoltrò “un piano regolatore, che permette lo sviluppo edilizio, prevalentemente delle ricostruzioni, con armonia perfetta e concorde alle norme igieniche. Veduto il progetto di piano regolatore, studiato dall’Ufficio Tecnico Municipale, per la cui attuazione è prevista una spesa di ottocentoseimila ottocentotrenta lire”¹⁰¹. Più che un

97 *Idem*, “Progetto di massima per l’allargamento di via Salsa da Casa Licer a Casa Sorelle Valenzini”, sd

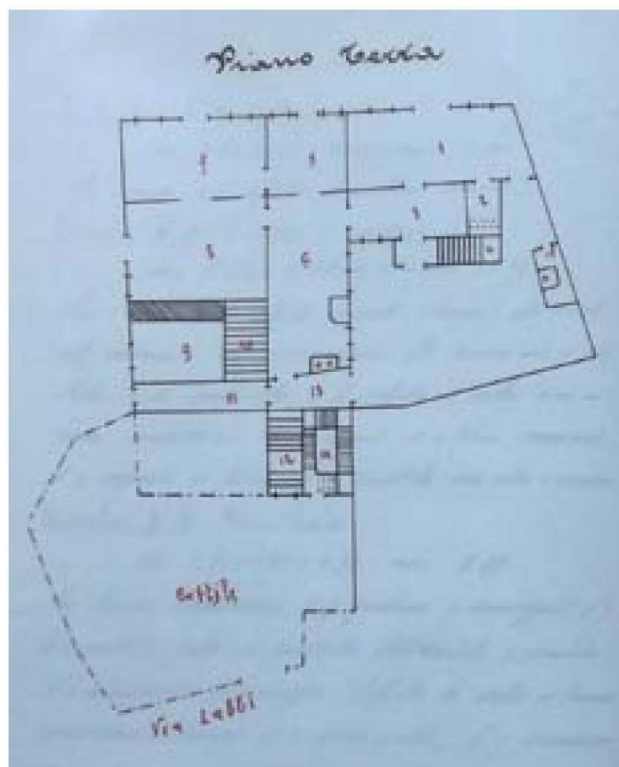
98 *Idem*, 5 maggio 1920

99 *Idem*, preliminare di compravendita del 6 luglio 1920

100 *Idem*, 5 maggio 1920

101 *Idem*, Decreto del prefetto Borsetti del 22 giugno 1922

piano era un assemblaggio dei precedenti progetti stradali, dall'allargamento di Via Perrucchina allo sventramento di vicolo Cairoli, la ricostruzione di via General Pastore e l'allargamento di Via Salsa. Non stupisce quindi la drastica opposizione che il commissariato per la ricostruzione fece al piano riconoscendo un rimborso solo a poche delle opere previste: "il Commissariato ha ammesso al finanziamento solo una parte del piano regolatore e propriamente: 1 lo sventramento di via Cairoli, 2 l'allargamento di un tratto di Via Salsa, 3 la sistemazione e l'allargamento della via Dogana tra via Scrizzi e via Cavallotti, 4 la sistemazione di via Battisti". Le opere autorizzate ammontavano a sole 130.000 lire perché, come aveva rilevato Il Ministero dei Lavori Pubblici, "essendo stato l'abitato di Ceneda solo parzialmente danneggiato non può usufruire delle particolari disposizioni di cui al D.L. 8 Giugno 1919 n.925 e che al contrario dovrebbero valere per Ceneda le norme generali della legge 15 Giugno 1865 n.2359 dei piani di ampliamento provvedendo però al generale stralcio". Senza mezzi termini il ministero invitava il commissario prefettizio Taormina a costruire un vero piano urbanistico per la città e non un assemblaggio di progetti stradali.



*Rilievo della consistenza
di un immobile da demolire
all'interno del Ghetto*



Il nodo dello sventramento di via Cairoli in corrispondenza dell'arrivo di via Pastore



Piazza Meschio a seguito dello sventramento di via Cairoli



I binari della ferrovia Sacile-Vittorio Veneto

Taormina fu allontanato dal prefetto per la cattiva gestione dei conti pubblici e tra le problematiche che ereditò il nuovo commissario prefettizio Vittorio Cortusio Ray c'era la conservazione o meno della seconda ferrovia di Vittorio. Questa infrastruttura serviva alcuni comuni importanti come Cordignano e Fregona, ma non si comprendeva come risolvere i problemi di proprietà di un'opera realizzata in periodo di guerra senza procedere ad alcun atto di esproprio. I proprietari dei terreni chiedevano la sua demolizione a carico dello Stato mentre le comunità chiedevano che lo Stato acquisisse l'opera per restaurarla e gestirla. Il Comitato Pro Ferrovia Vittorio Sacile si riunì a Vittorio il 29 agosto del 1920 per reclamare "la conservazione e lo sfruttamento" della infrastruttura, ma ancora una volta mancarono le coperture economiche capaci di garantire la seconda linea ferroviaria a servizio della città.¹⁰²

Le nuove elezioni videro la nascita del primo governo socialista a Vittorio (1920-21), ma questa inedita maggioranza rimase in carica per pochissimo tempo senza riuscire nemmeno a discutere la necessità di un piano urbanistico per la città. Durante la seduta del sette febbraio del 1921 il sindaco rendeva

¹⁰² *Idem*, Delibere CC, 1919-1920, 2 settembre 1920.

conto che “in seguito ai risultati del Congresso Nazionale Socialista Italiano che portò alla scissione del vecchio partito – scissione che si ripercuote pure nella maggioranza di questo Consiglio, rassegna le dimissioni dalla carica di sindaco”. Le dimissioni di Augusto Costacurta furono respinte dal consiglio comunale “in attesa delle decisioni che prenderanno gli organi direttivi del Partito Socialista e del Partito Comunista”¹⁰³, ma la scissione non lasciò spazio a nessuna disponibilità di collaborazione amministrativa tra i due partiti e tutte le giunte di sinistra entrarono in crisi.

Nella primavera del 1922 diventò commissario prefettizio Zaccaria Bricito che si trovò a dover gestire la scomoda eredità del piano regolatore mai approvato. Infatti, nel frattempo gran parte dei lavori erano stati eseguiti per una spesa complessiva di L.404.900 garantita dal quel prestito cittadino che ora rischiava di non essere restituito ai benemeriti prestatori. Per uscire da questo problema Bricito pensò bene di “chiedere per le rimanenti opere stradali eseguite e per quelle ritenute eseguibili e non ammesse a finanziamento dal Commissariato i sussidi allo Stato ed alla Provincia a sensi dell’art.16 della legge 20 agosto 1921 n.1177 e provvedere al finanziamento della quota che rimarrà consecutivamente a carico del Comune mediante apposito stanziamento nel bilancio 1922”¹⁰⁴. Il 3 luglio del 1922 il prefetto di Treviso approvò la proposta progettuale predisposta dall’ingegnere Giuseppe Brunetta identificando i nodi dei progetti finanziabili: l’allargamento di via Salsa, lo sventramento di largo Cairoli a Meschio e il prolungamento della via General Pastore¹⁰⁵.

Le opere stradali e le demolizioni durante il periodo dell’emergenza erano state eseguite senza nemmeno un disegno e ora Giuseppe Brunetta si trovava a dover completare i progetti e i lavori con grande affanno: “Tale lavoro assorbe ora completamente, oltre l’opera mia, anche quella dei tre impiegati del mio studio. La cosa però richiede un certo tempo dovendo rifare completamente ben dodici progetti, le relative perizie di stima dei lavori da eseguirsi e la suddivisione delle spese”¹⁰⁶.

Il ‘piano regolatore’ Brunetta non assunse mai l’autorità né la forma di uno strumento urbanistico, ma solo quella di una serie complessa e confusa di piani di acquisto ed esproprio elaborati per la realizzazione delle opere stradali.

103 Le dimissioni dei consiglieri e assessori comunisti venne di lì a poco. *Idem*, 1920-1922, 27 maggio 1921.

104 *Idem*, P.S., b.124, Delibera del commissario prefettizio Zaccaria Bricito, 9 febbraio 1922.

105 *Idem*, Delibere CC, 1922-1923, n.159, 2 agosto 1923.

106 *Idem*, P.S., b.124, lettera di Giuseppe Brunetta, 21 marzo 1922.



*La palazzata degli anni '20 prodotta dal progetto di allargamento di via Salsa
(foto di Roberto Da Re Giustiniani)*

3. LA CONTRADDIZIONE DEI PRINCIPI DI PIANIFICAZIONE URBANA DI EPOCA FASCISTA

Con l'elezione del sindaco Ivan Doro (1922-27) si entrò in una stagione alquanto stabile della politica locale visto che si venne costruendo un solido consenso attorno al sindaco prima e ai podestà dopo. I fascisti avevano conquistato il comune con l'appoggio dei popolari, ma i consiglieri di questa compagine si dimisero già alla prima seduta del consiglio. In questo frangente, con i fascisti al governo, la sinistra in opposizione e l'allontanamento volontario dei popolari Doro propose di cambiare nome al comune aggiungendo a Vittorio la definizione geografica senza che su questa questione ci fosse poi un dibattito qualificato¹⁰⁷.

Nella sostanza la prima fase del governo rivoluzionario si caratterizzò per non riuscire a cambiare il passo rispetto alla gestione del territorio in età liberale. Il governo fascista di fatto continuava nella sua opera di allungare i rettifili stradali creando collegamenti privi di un disegno normativo. Nel luglio del

¹⁰⁷ *Idem*, Delibere CC, 1922-1923, 2 maggio 1923.

1923 Doro decise di continuare il prolungamento di via Pastore impegnando i disoccupati che avrebbero utilizzato le ghiaie estratte sul Meschio per costruire la massicciata stradale¹⁰⁸. Nel 1924 il sindaco acquistò alcune proprietà di Luigi Lucheschi “per la costruzione della nuova strada in prosecuzione di via Dogana e per l’allargamento di via del Ponte”¹⁰⁹ sempre nell’intento di promuovere cantieri per occupare i senza lavoro. Tra le opere da cantierare per assorbire la disoccupazione va ricordato il piano per i nuovi alloggi popolari che approdò in consiglio solo nel 1924.

Brunetta, diventato nel frattempo consigliere nella prima amministrazione fascista, aveva predisposto il progetto “per ottanta abitazioni operaie e dodici per impiegati”, quest’ultime da costruirsi su alcuni terreni del comune in centro¹¹⁰. In modo diverso lo stesso anno il comune provvedeva anche a trasformare il chiosco dei giardini permettendo che fosse un “Bar Caffè (...) non tollerando mai che sia convertito in un osteria o bettola”. Il comune continuava come prima a farsi promotore di iniziative edilizie che avevano un valore propagandistico per gli strati più poveri della società. Costruire un piano urbanistico, invece, aveva un valore programmatico difficilmente spendibile sul fronte dei consensi.

Proprio mentre a livello nazionale il fascismo iniziava a provare l’uso degli strumenti urbanistici per le finalità del messaggio politico a Vittorio si continuava ad agire con le pratiche del periodo liberale.

IL PIANO URBANISTICO E IL REGOLAMENTO EDILIZIO

Sappiamo che in quella stagione Doro aveva incaricato della “compilazione del piano regolatore della città il geom. Lardi che ha portato a buon punto il suo lavoro. Per completarlo è opportuno sottoporre lo studio del piano regolatore all’esame di una Commissione tecnica, che riveda e discuta il lavoro già compilato, stabilisca i criteri e le norme e formi un regolamento di edilizia, ed ornato da presentare al Consiglio”¹¹¹.

Probabilmente in seno alla maggioranza si aprì una profonda frattura sul piano

108 “Ritenendo di iniziare per ora la costruzione del I° tratto stradale provvedendo alla sistemazione dell’area mediante rifiuti in prevalenza derivanti dallo spurgo del terrente Meschio e così da avere in un tempo non lungo costruita la strada senza sensibile aggravio per il Comune”. *Idem*, n.128, 5 luglio 1923.

109 *Idem*, n.72, 10 maggio 1924. Dal 1924 viene introdotta la numerazione progressiva delle delibere.

110 *Idem*, n.218 15 dicembre 1923. Vedi anche Braidò 1990 51-55.

111 ACVV, Delibere CC, n.71, 16 maggio 1925.



Panoramica di Vittorio Centro e Ceneda dalle colline di Costa

resa esplicita dalle posizioni che due assessori assunsero in consiglio comunale, Arturo Armellin che aveva seguito il progetto e Angelo Coletti che voleva l'approvazione del solo regolamento edilizio: "l'assessore Armellin dice che (...) non si sente di rimandare sine die, l'approvazione del piano regolatore"¹¹².

Probabilmente lo strumento approntato era molto rudimentale, una planimetria e un regolamento normativo. Nel frattempo si pervenne all'approvazione del primo regolamento di polizia urbana strutturato in modo moderno. Il piano regolatore arrivò nuovamente in consiglio nell'aprile del 1926, ma, privi dei disegni, possiamo giudicarlo solo dal dibattito che scatenò in città¹¹³. Il piano veniva pubblicato per rendere possibili le espropriazione in base alla legge n.2359 del 1865. Era un disegno prevalentemente stradale e quindi di fatto ricalcava il precedente piano Brunetta del quale era una elaborazione prodotta dall'ufficio tecnico comunale e quindi sotto la supervisione dell'ingegnere Borsatti.

Il solo provvedimento che completò il suo iter in consiglio comunale fu il regolamento edilizio approvato il 26 novembre del 1927 e riconosciuto dal

¹¹² *Idem*, n.67, 6 marzo 1926.

¹¹³ *Idem*, n.87, 24 aprile 1926.



ministero nel luglio del 1928¹¹⁴. L'amministrazione voleva garantirsi le mani libere rispetto alle scelte del nuovo assetto urbano e alla localizzazione delle nuove strutture del regime. Doro lungo il nuovo asse stradale di via Dogana affittò per il PNF dai Bataglia e Da Ros due edifici attrezzati come sede del Fascio e Casa del Balilla, poi acquistati dal comune nel 1930¹¹⁵. L'ampio fabbricato era dotato di un piano interrato usato come deposito, una grande sala da ginnastica al piano terra, al primo piano trovavano posto gli uffici del fascio femminile, del Opera Dopolavoro e la segreteria del PNF, al secondo piano l'ONB mentre il piazzale e la piccola piscina erano lasciati in gestione ai balilla¹¹⁶.

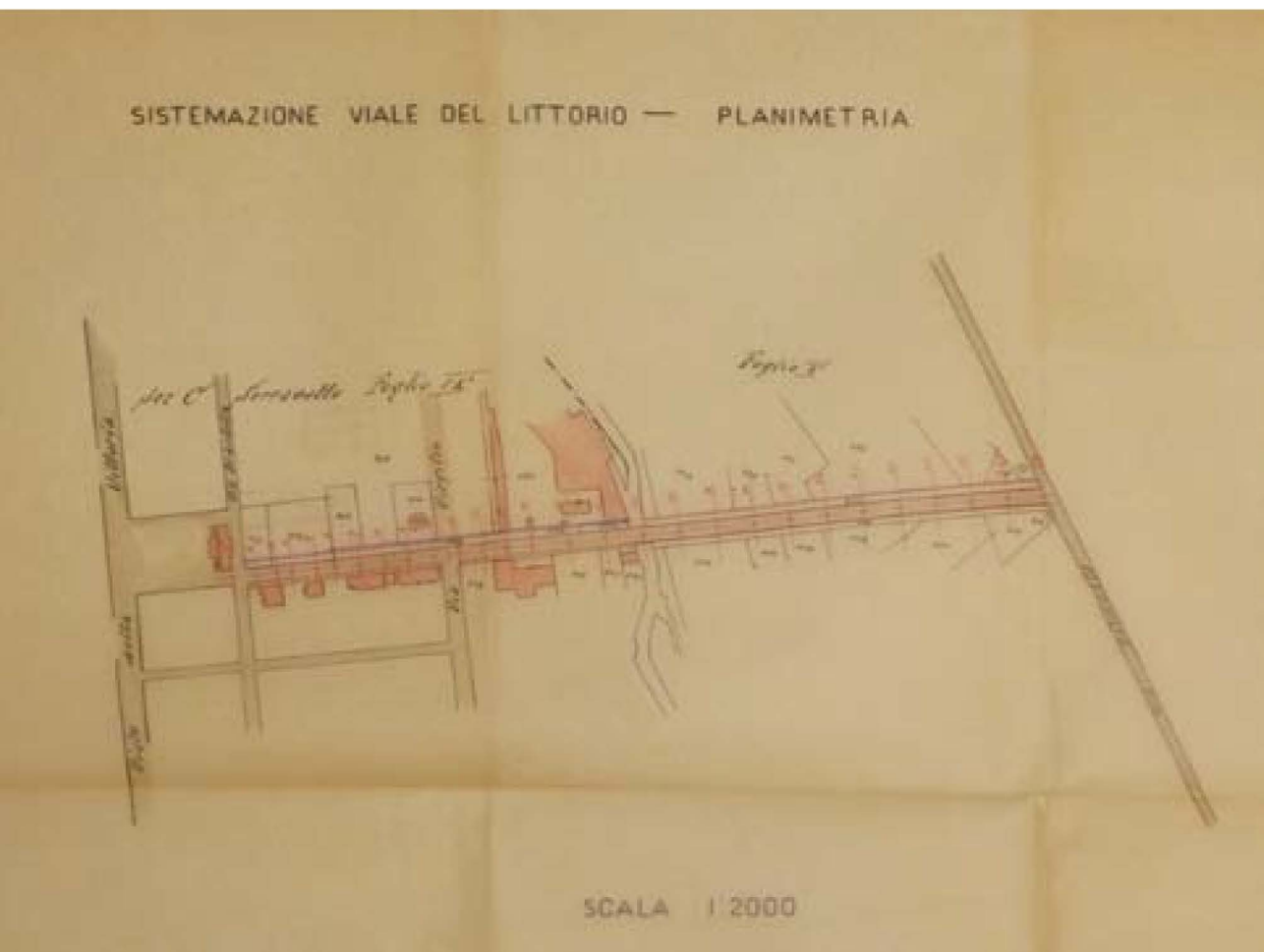
Il cambiamento al vertice dell'amministrazione vittoriese con la nomina prefettizia a podestà di Camillo De Carlo sembrò affossare una volta per tutte il disegno di piano del geometra Lardi. Persino la scelta della localizzazione della costruzione di opere importanti in città veniva decisa per tentativi successivi e approssimazioni. Il Consorzio Provinciale Antitubercolare aveva deciso di costruire a Vittorio Veneto una struttura per la degenza dei malati e il 9

114 Nel maggio del 1931 si dovette metter mano nuovamente al regolamento edilizio per adeguarlo alle nuove norme antisismiche. *Idem*, Delibere del Podestà (d'ora in poi Delibere P), n.98, 22 maggio 1931.

115 *Idem*, n.229, 1 agosto 1930.

116 *Idem*, n.123, 26 giugno 1931.

dicembre del 1931 l'ingegnere Giovanni Serravallo predispose il progetto per l'area messa a disposizione dal podestà Camillo De Carlo lungo quello che veniva chiamato viale Littorio (ex via Cavallotti) e in fregio al Meschio, quindi in aderenza con il sistema delle industrie che si sviluppavano lungo il fiume¹¹⁷. La localizzazione fu poi modificata costruendo il sanatorio a Costa¹¹⁸.



*Progetto per la sistemazione di viale del Littorio (1935-36)*¹¹⁹

¹¹⁷ *Idem*, n.96, 29 aprile 1932.

¹¹⁸ Il sanatorio provinciale era un servizio molto importante per la città e vantava 165 posti letto per i degenti contro i 150 dell'ospedale e i 100 della succursale dell'ospedale psichiatrico (Statistica 1934 70).

¹¹⁹ ACVV, PS, b.184.

Persino il disegno del reticolo stradale che avrebbe alleggerito la pressione sulla storica Strada regia non veniva individuato dal piano preferendo agire per parti e in modo parziale.

La sistemazione e asfaltatura della Alemagna nel settore urbano, nel 1931, fu affidata all'impresario Arturo Armellin che era componente del fascio locale. Contemporaneamente fu allargata via Garibaldi e via del Pozzo.

Il nuovo corso politico non si dimostrò per nulla rivoluzionario. Le azioni erano altrettanto frammentarie di quelle proposte dai commissari o dalla giunta socialista. L'attenzione alla viabilità si esprimeva nel cancellare alcuni impedimenti per la circolazione a motore, come quello della torre di via Calcada che fu acquistata e demolita per rendere "meno pericoloso e più comodo il transito a pedoni e veicoli"¹²⁰. Alla fine si dovette formare un comitato cittadino per la demolizione della torre "pure sostenuta dall'Ispettore Onorario ai Monumenti Ing. Cav. Nob. Francesco Trojer, perché la torre non ha alcun valore storico, artistico e di antichità"¹²¹. Ancora una volta le demolizioni venivano giustificate "per dar sollievo alla disoccupazione operaia"¹²².

La crisi economica mordeva la città operaia ancor prima della stagione autarchica. La retorica fascista descriveva come un successo la politica dello Stato per mitigare la crisi, ma dimostrava una evidente incapacità di costruire un disegno di progresso. Persino la sistemazione della piazza e dei giardini poteva divenire un intervento di assistenza quando era indispensabile "escogitare tutti i lavori possibili ai fini di idoneo impiego della mano d'opera disoccupata in questo scorcio di anno utilizzando tutte le possibili risorse di bilancio"¹²³.

I lavori venivano eseguiti da una manodopera giornaliera che veniva movimentata dal podestà proprio sui luoghi centrali della città con finalità evidentemente propagandistiche. In modo non diverso si provvedeva ad allontanare la vecchia statua di Garibaldi per affidare a Giuseppe Zanetti la lapide dedicata all'eroe risorgimentale da porre sulla scala della stazione: "ritenuto doveroso affidare l'esecuzione del lavoro agli artisti locali sia per sopperire alla disoccupazione grave anche in questo ramo sia per appagare il giusto orgoglio degli artisti"¹²⁴. Le esigenze del fascismo convinsero De Carlo a distruggere il giardino in piazza per

¹²⁰ *Idem*, Delibere CC, n.130, 7 agosto 1924.

¹²¹ *Idem*, n.109, 5 giugno 1931.

¹²² *Idem*, n.131, 7 agosto 1924. La demolizione non fu fatta e solo negli anni '30 si riprese in mano la questione. Per distruggere la torre medievale sorse un comitato che si impegnò a raccogliere circa un terzo del costo occorrente, mentre altri cittadini si resero disponibili per prestare al comune le somme necessarie per i lavori a un tasso agevolato. *Idem*, Delibere P, n.158, 9 settembre 1932.

¹²³ *Idem*, Delibere P, n.241, 16 dicembre 1933.

¹²⁴ *Idem*, n.44, 10 marzo 1934.



La torre Calcada in una vecchia foto



*L'incrocio di via Calcada con Casoni
dopo la demolizione della porta medievale*

creare una pavimentata per l'esibizione e le manifestazioni delle organizzazioni di regime. In questo senso anche la statua di Garibaldi doveva essere meno evidente, mentre in piazza una grande fontana con giochi d'acqua avrebbe reso evidenti i grandi lavori di acquedottistica messi in campo pochi anni prima dal regime.

La piazza non sarebbe stata più una propaggine dei giardini della ferrovia, ma uno spazio per rappresentare la fedeltà al regime durante le continue esercitazioni pubbliche e i riti laici. La piazza fu pavimentata in porfido delimitato da cordone in pietra di Chiampo prodotte da Zanette, ma anche in questo caso fu coinvolta "la manodopera locale per circa 950 giornate a scopo di assistenza invernale"¹²⁵. Le due fontane invece sarebbero state fornite dalla lombarda Viganò e Marazza.

L'intenzione del podestà Camillo De Carlo, in linea con i dettati che arrivavano dalla prefettura, era quella di promuovere una grande stagione di opere. Lo stesso podestà lo disse in modo chiaro in occasione di una delibera del maggio del 1935 nella quale descriveva Vittorio immersa "in questo periodo di fervoroso rinnovamento in cui la Città si appresta ad attuare un complesso programma di

¹²⁵ *Idem*, n.45, 10 marzo 1934.

opere”¹²⁶. Per seguire queste trasformazioni il podestà incaricò l'ing. Giovanni Serravallo per cinque anni con l'obbligo di seguire oltre che la direzione dell'ufficio tecnico anche tutti “i progetti di carattere edilizio, stradale e tecnici in genere ed estetici d'interesse comunale”. In modo particolare va attribuito a questo periodo la definizione della nuova “strada traversa” che avrebbe permesso di “alleggerire del traffico la traversa interna”¹²⁷. Il progetto della nuova strada ammontava a 2.100.000 lire, ma per “facilitarne l'esecuzione è stato esso suddiviso in cinque tronchi eseguibili ognuno senza pregiudizio degli altri”. Il progetto doveva essere realizzato dallo Stato, visto il rango dell'Alemagna, ma “ritenuta la indilazionabile necessità di prevenire gli allarmanti bisogni della disoccupazione, iniziando quei lavori che meglio e più di tutti impiegano mano d'opera con speciale riguardo a quella terrazziera, perché più provata” il comune si coordinò con l'ente statale. L'impiego doveva dare da lavorare a cento operai per i quattro mesi invernali, i più difficili, anche “nella dannata ipotesi che gli impegni del R. Governo per fini superiori non potessero essere mantenuti”. Sul finire del '35 il podestà abbandonò Vittorio per recarsi volontario in Africa lasciando al suo vice l'onere di gestire l'amministrazione, mentre le deleghe alla “polizia, l'igiene, l'ornato, la demografia” furono affidate a Carlo Torres che faceva parte della consulta comunale.

Nonostante il settore edilizio fosse in crisi il vice podestà Alberto Da Ros nel 1936 percepì in modo chiaro l'incapacità di controllare le trasformazioni prodotte dal mercato privato dell'edilizia. Considerando il fatto che la maggior parte delle richieste era tesa a proporre case all'interno di lotti di giardino il podestà decise di fare un passo indietro rispetto alle precedenti prescrizioni che imponevano di costruire gli edifici a filo stradale e uno a fianco all'altro, come su via Cavallotti e via Brandolini. Per la prima volta dai tempi del regolamento approvato nove anni prima si affermava “la opportunità nel crescente fervore edilizio della Città di destinare alcune zone a quartiere giardino perché più consone sia lo sviluppo edilizio con le esigenze di una vita sana e non agglomerata”¹²⁸. Anche in questo caso il nuovo podestà non provvedeva a definire un vero e proprio piano regolatore, ma si limitava a costruire una delibera che normava le costruzioni in due specifici isolati, l'area delimitata da via Cavour, Costantino Nigra e Nicolò Tommaseo “nonché quella esterna immediatamente prospiciente a Via Costantino Nigra” e quella posta tra via Vittoria, del Littorio e via Crispi; “tutte le costruzioni nell'ambito di dette zone dovranno uniformarsi a quanto disposto nel Capo VIII° del Regolamento Edilizio”.

126 *Idem*, n.69, 11 maggio 1935.

127 *Idem*, n.79 bis, 25 maggio 1935.

128 *Idem*, n.72, 9 maggio 1936.

Il programma delle opere pubbliche progrediva e Serravallo progettò la Scuola di avviamento professionale, la nuova traversa, abbozzata già nel 1936, e il nuovo macello.

Il vecchio macello di Serravalle era stato espropriato dall'AA.SS. per realizzare l'attraversamento della nuova statale¹²⁹. Ma su questa previsione dell'ente stradale dello Stato insorse una spontanea protesta. Nel 1953 il sindaco De Toffoli ricorderà che "il progetto del IV tronco fatto dall'ANAS nel 1937 era radicale e chiaro dal punto di vista stradale rispetto alla situazione di allora; non appena però l'Anas tentò di porlo in esecuzione, dovette sospendere i lavori data la forte opposizione incontrata, dovuta a motivi artistici e alle troppe demolizioni che avrebbe comportato. A tale progetto ne vennero contrapposti altri due dell'Ing. Serravallo, abbastanza rettilinei, che non ebbero fortuna per analoghi motivi"¹³⁰.

ALDO MARINOTTI PODESTÀ

Nel 1937 il podestà si trovò in difetto di danaro per coprire le opere e fu costretto a contrarre un mutuo da 2.000.000 di lire con l'Istituto Nazionale Assicurazioni. 371.000 lire sarebbero servite per pagare i "lavori assistenza invernale 1933-34 e 1934-35 a favore di disoccupati bisognosi"¹³¹. In tutta l'Italia il progresso economico era sostanzialmente bloccato dalle ritorsioni successive all'esperienza coloniale, alle sanzioni economiche decretate dalla Società delle Nazioni e alla scelta di un'economia autarchica.

Le poche occasioni di lavoro venivano propagandate strumentalmente dal regime e proposte come grandi iniziative, come la costruzione di un nuovo capannone per la Società Anonima Torcitura che "ha deciso l'apertura di un Opificio nei locali dell'ex Gelsomino, previo ampliamento dei capannoni oggi esistenti ai fini di dare a Vittorio Veneto una nuova industria che possa dare lavoro a non meno di 500 famiglie". In quel caso i capannoni si sarebbero trovati oltre il tracciato originale di via Maniero e per fare questo l'azienda chiese di spostare completamente la strada¹³².

Ancora una volta si lavorava a modificare la città e i suoi flussi senza avere a supporto un disegno di piano. L'espansione della fabbrica, ora controllata da Marinotti, sembrava indicare un diverso futuro per la città mostrando una

¹²⁹ *Idem*, n.239, 13 novembre 1937.

¹³⁰ *Idem*, Delibere C.C., n.2, 31 gennaio 1953.

¹³¹ *Idem*, Delibere P., n.227, 30 ottobre 1937.

¹³² *Idem*, n.267, 18 dicembre 1937.



Dipinto di fabbriche a Varsavia 1913, realizzato da Franco Marinotti (CID di Torviscosa)



Franco Marinotti (CID di Torviscosa)

ripresa economica tutta interna alla retorica autarchica del fascismo. I lavori per la prosecuzione della ferrovia per Ponte delle Alpi integravano le azioni di sostegno all'impiego dei disoccupati¹³³ e persino il sisma del 18 ottobre del 1936 divenne una occasione per attivare una consistente massa di operai rimasti privi di lavoro.

Le casse del comune sul finire dell'amministrazione di Alberto Da Ros erano esangui e anche per questo si decise una sorta di rivoluzione nei quadri del partito tanto che a Vittorio i momenti più difficili furono gestiti dal commissario prefettizio Gilberto Mazzanti in attesa che i problemi interni al locale PNF finissero per far emergere un podestà più forte. A dicembre del 1938 questa figura sembrò concretizzarsi in quella del fratello di Franco Marinotti, Aldo.

Mussolini nel suo viaggio in Veneto e Friuli Venezia Giulia era stato a Torviscosa a inaugurare i grandi lavori iniziati dal responsabile della Snia ed era passato anche per Vittorio appoggiando di fatto con la sua visita la nomina di Aldo Marinotti. Non a caso uno dei primi atti del nuovo podestà fu quello di cantierare una serie di piccoli acquedotti "visto che S.E. il Capo del Governo, compreso delle necessità ed avuto riguardo alle condizioni del Comune, con atto munifico, in occasione della sua recente ambita visita a questa Città ha elargito la somma di L. 400.000 a titolo di concorso nella spesa per la costruzione di acquedotti rurali"¹³⁴.

Parallelamente affittava i due teatri, pur leggermente danneggiati dal sisma, a Pietro Abriani che li avrebbe trasformati in cinematografo visto che Marinotti

¹³³ Per proseguire l'arteria ferroviaria lo Stato riscattò dalla Società Veneta il tratto iniziale dell'infrastruttura approvando uno specifico dispositivo legislativo (Atti 29 novembre 1937)

¹³⁴ ACVV, Delibere P, n.348, 24 dicembre 1938.



*Il tratto di ferrovia
da Vittorio a Ponte
delle Alpi in costruzione*

pensava di riorganizzare i servizi cittadini all'interno di un nuovo disegno urbano. Questo intento lo conosciamo non per le azioni amministrative condotte dal podestà, ma per un famoso progetto di città disegnato da quell'ingegnere Giuseppe De Min che per Franco Marinotti aveva disegnato la città nuova e autarchica di Torviscosa.

Proprio mentre Aldo Marinotti e forse anche Franco disegnavano con De Min una sorta di città ideale, il podestà operava concretamente con l'ingegnere Serravallo per modificare alcuni luoghi strategici della città. Uno dei casi più difficili fu quello che riguardò la ricostruzione del seminario vescovile imponendo anche la trasformazione di via Malanotti. La modifica della viabilità avrebbe permesso "di ricavare un'area che consentirebbe l'attuazione di un progetto inerente la costruzione di un nuovo ed importante gruppo di fabbricati per il Seminario Vescovile"¹³⁵.

¹³⁵ *Idem*, n.109, 13 maggio 1939.



Il tempio di San Rocco e l'ingresso alle strutture dell'orfanatrofio progettate da Giovanni Serravallo



L'ingegnere Serravallo propose un progetto per il recupero degli annessi del complesso di San Rocco poi demoliti nel 1946¹³⁶

¹³⁶ *Idem*, PS, b.184. Emerge anche un contrasto tra la proprietà di San Rocco e Aldo Marinotti che aveva pensato di acquisire il complesso per ampliare lo spazio del collegio della GIL.

Quast'ambito di Ceneda assumeva un significato particolare per Aldo Marinotti che a fianco al seminario intendeva collocare la moderna sede del collegio femminile per l'istruzione dei docenti di educazione fisica della Gioventù Italiana del Littorio. Una struttura che avrebbe avuto una scala provinciale e che avrebbe trovato la sua sede nelle proprietà degli eredi Papadopoli non più interessati nella gestione della grande residenza urbana. Nel 1939 la villa, che già era utilizzata e affittata dal comune, fu acquistata per 350.000 lire "allo scopo di tenerla a disposizione in attesa di un'occasione propizia per offrirla quale sede di una qualsiasi istituzione che arrecasse beneficio e decoro alla Città"¹³⁷. In realtà il comando provinciale della GIL nel 1941 riceverà gratuitamente la villa e la nuova rotonda in stile moderno, aprendo così un periodo di incertezza sulle funzioni di questo importante complesso edilizio.

IL PROGETTO URBANO DI GIUSEPPE DE MIN

Lo strumento progettato da De Min per Aldo e Franco Marinotti aveva un significato prevalentemente politico, più che tecnico. Era un programma per immagini con il quale i Marinotti rendevano evidenti le loro idee per lo sviluppo della città ora che era entrata in evidente crisi la figura politica di De Carlo.

Il progettista di Torviscosa nella tavola di inquadramento territoriale mostrò in modo chiaro come, a differenza dagli anni '20, il tema progettuale fosse ancora una volta quello di densificare l'insediamento moderno tra Serravalle e Ceneda. La planimetria per la prima volta proponeva di risolvere il traffico passante prevedendo una nuova strada statale staccando da San Giacomo un rettilineo che attraversato il Meschio sarebbe passato a ovest di Costa per poi raggiungere ad est Serravalle e transitare in galleria alle spalle del cementificio. Tra la nuova strada e la stazione, con asse sullo storico rettilineo di via Cavallotti, si sarebbe strutturato il nuovo ampliamento della città. Era in questo luogo che si sarebbero concentrati i servizi e le principali sedi delle organizzazioni di partito. La traversa interna era già stata costruita quasi per intero, ma già De Min proponeva di portare il traffico il più possibile ad est lasciando al grande viale un ruolo esclusivamente urbano tanto che proprio la sede dell'azienda municipalizzata dei trasporti avrebbe fatto da fondale per quanti avessero raggiunto Vittorio da sud lungo i rettilineo appena costruiti.

Il progetto non fu mai approvato e nemmeno aveva un apparato normativo. In sostanza era un disegno ideale che proponeva al dibattito delle soluzioni urbane inedite per problemi che erano molto concreti e dibattuti in città.

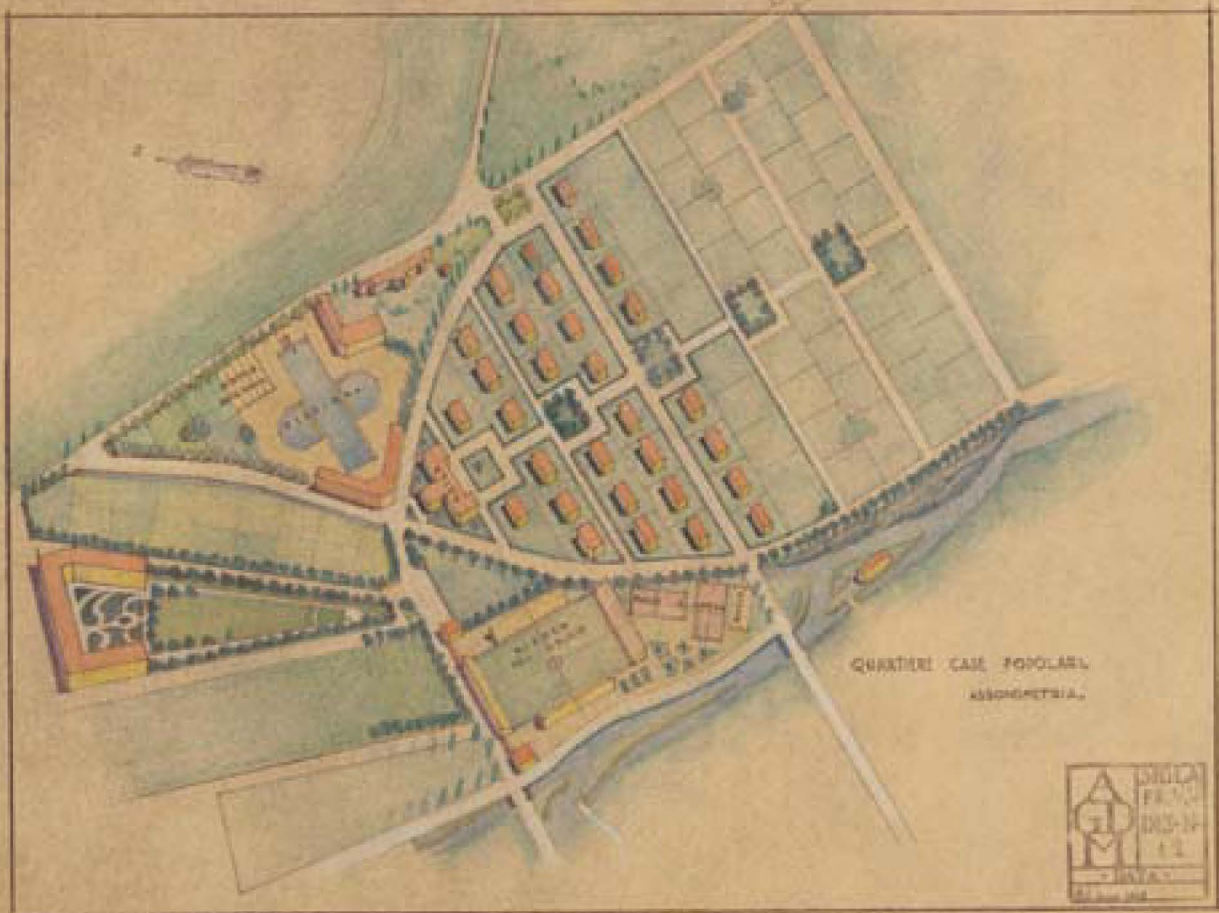
¹³⁷ *Idem*, Delibere P., n.155, 21 giugno 1941.



Veduta di Vittorio successiva al terremoto del 1936 (CID, Torviscosa)



Veduta di Vittorio successiva al terremoto del 1936 (CID, Torviscosa)



Assonometria del quartiere di case popolari

Ad esempio, la distruzione del seminario a causa del terremoto del '36 venne interpretata da podestà e progettista prevedendo di erigere la nuova struttura non a Ceneda, secondo gli indirizzi di Serravallo, ma alla fine del viale del Littorio, ex Cavallotti, a fianco del nuovo duomo. L'edificio religioso, previsto in asse con il viale avrebbe avuto come fondale le colline, mentre i portici avrebbero collegato la nuova chiesa alle cortine edilizie del seminario anticipando, un'area monumentale progettata lungo il versante. Il progetto attribuiva un carattere monumentale all'area del duomo e del seminario rendendo esplicita la configurazione spaziale con un prospettiva.

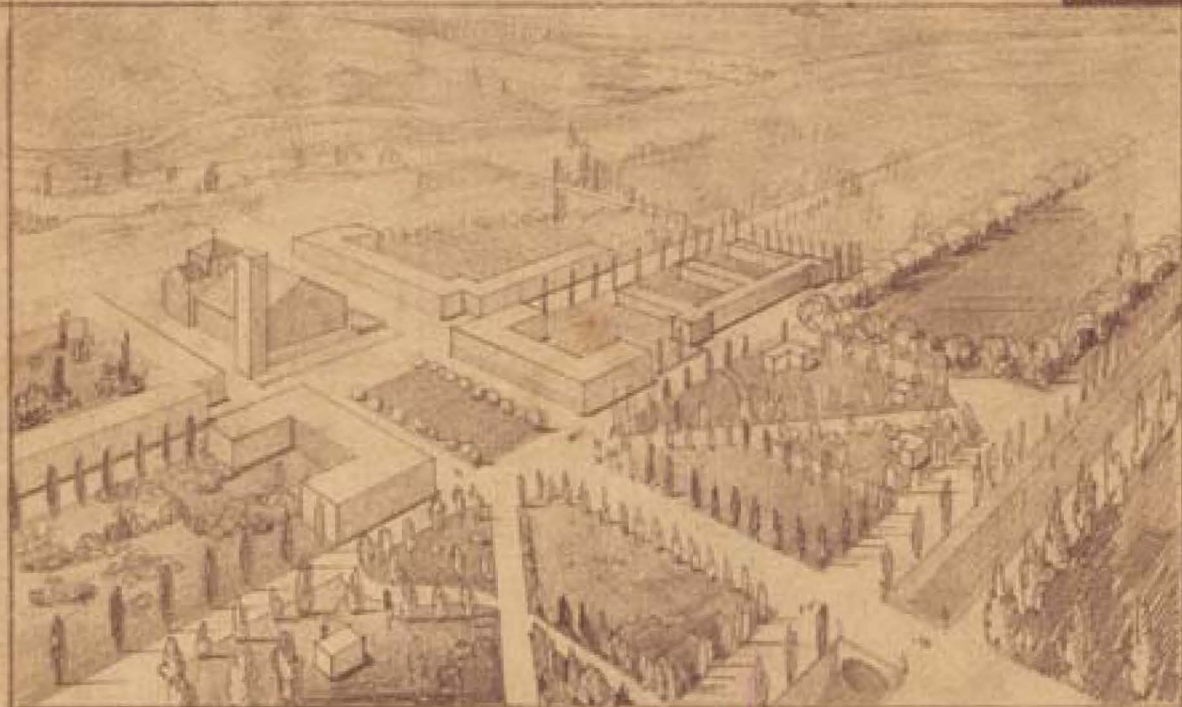
Nella pagina a fianco:

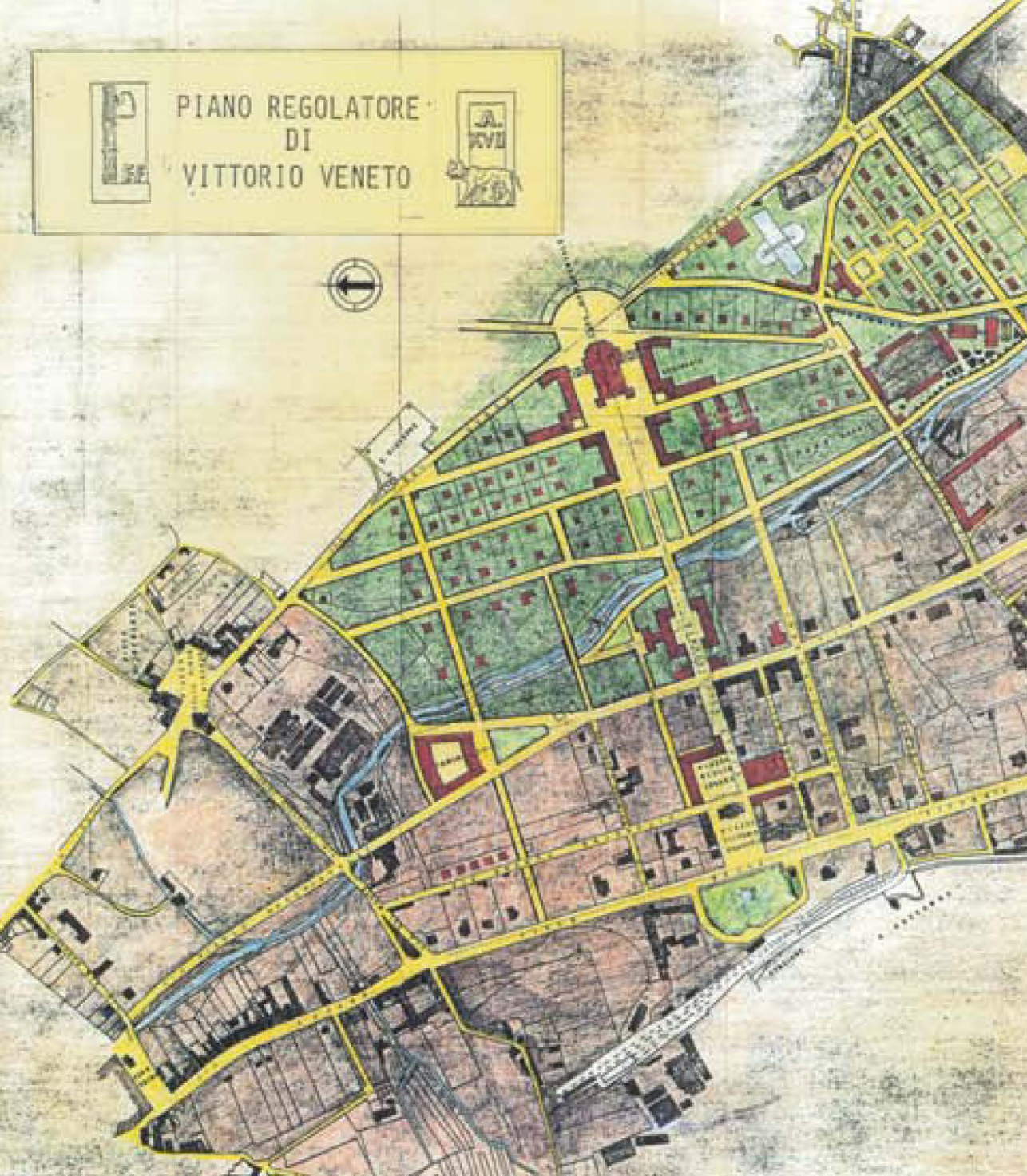
in alto: prospettiva a volo d'uccello sull'area del duomo e del nuovo seminario vescovile alla fine dell'asse di viale Littorio

in basso: seconda ipotesi dell'assetto stradale convergente sulla piazza del duomo priva della retrostante salita al belvedere

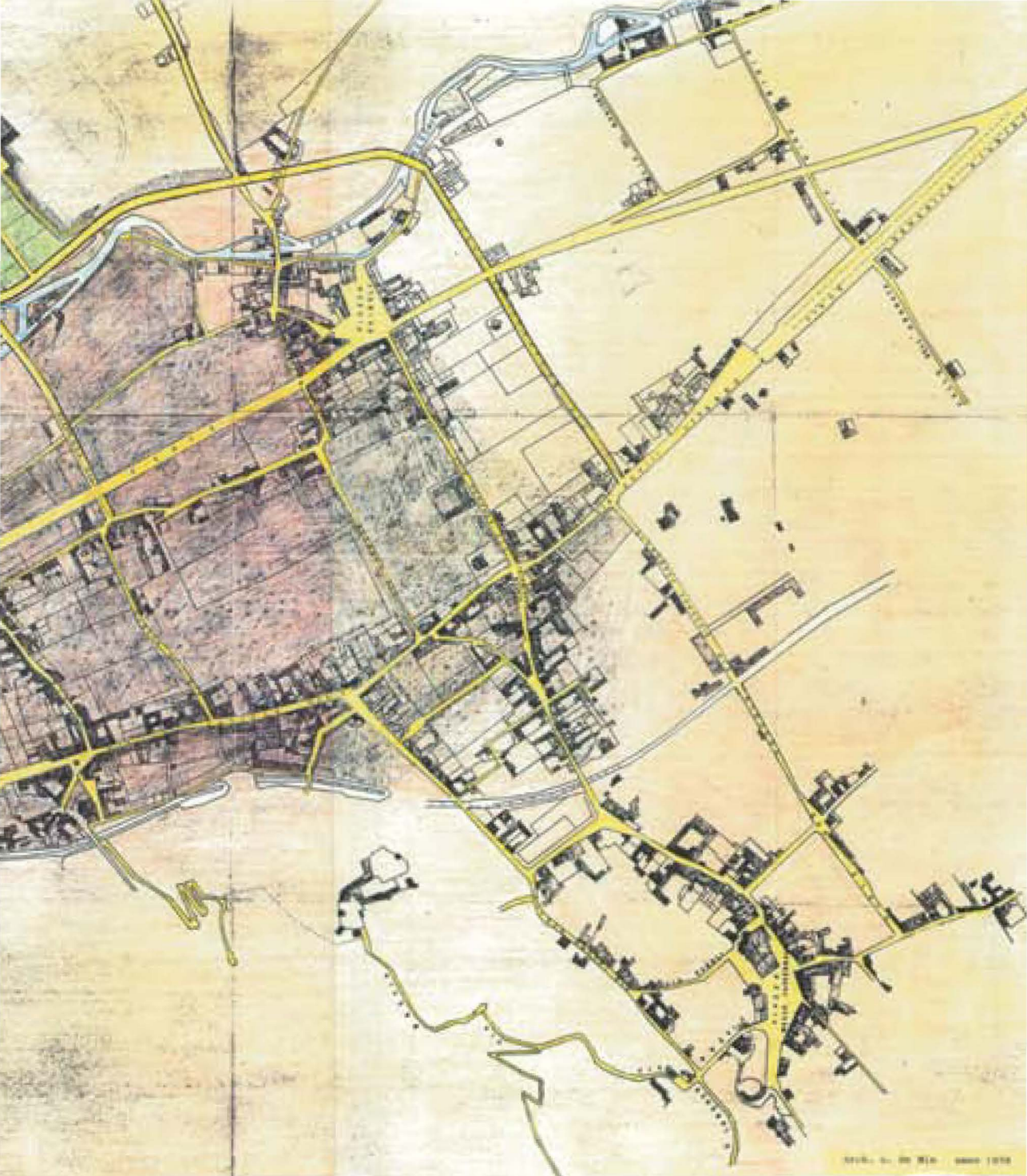


PROGETTIVA . AMPLIAMENTO . VITTORIO VENETO .





Planimetria del progetto di Giuseppe De Min di completamento del nuovo centro città, con evidenziato in verde il quartiere residenziale in ampliamento oltre Meschio



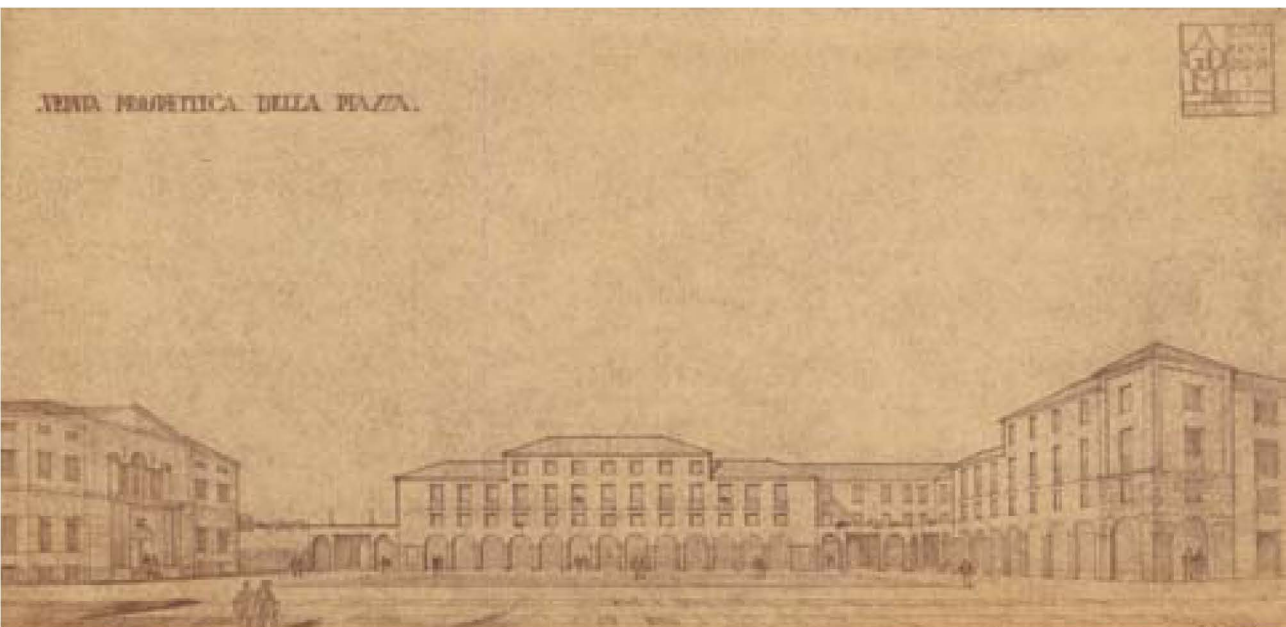
Nella pianta di De Min il seminario di Serravallo non trovava posto. Marinotti era costretto a trattare contro voglia con la curia per ampliare l'edificio sulla piazza di Ceneda, ma nel disegno di De Min rendeva esplicito l'interesse di utilizzare quella grande architettura all'interno di un nuovo disegno urbano. Questo non fu il solo caso in cui il podestà si trovò a far disegnare al suo ingegnere di fiducia un ambiente ideale, privo di conflitti di potere.

La veduta di Vittorio centro dal Monte Altare rende conto del desiderio di costruire un grande asse ricco di tipi edilizi capaci di rendere conto delle urgenze poste dalla retorica dell'architettura fascista. In un ambiente caratterizzato da giardini e orti coltivati alle spalle del municipio si sarebbe aperta una nuova piazza commerciale sulla quale si sarebbe affacciato il nuovo teatro comunale. Un'opera monumentale e moderna che voleva rompere con la tradizione dei due teatri storici declassati a cinematografi.

Lungo il viale fino al ponte sul Meschio le strutture edilizie descritte nel disegno erano sostanzialmente quelle ereditate dal decennio precedente, mentre l'ampliamento urbano si caratterizzava soprattutto nei quartieri residenziali posti sulla riva sinistra. Lo spazio pubblico, dilatato come a Torviscosa, prevedeva di essere composto lungo l'asse principale del viale, mentre lungo la traversa di via Brandolini un portale avrebbe permesso di chiudere il vuoto della strada. Questo nuovo spazio pubblico pomposamente veniva chiamato piazza Giulio Cesare, ma la composizione riprendeva la tradizione delle piazze porticate delle esperienze di ricostruzione del primo dopoguerra, come a San Donà di Piave, declinando un'architettura regionalista e popolare.

La soluzione proposta per la sede della Casa del Fascio e per quella della Gioventù Italiana del Littorio si esprime, invece, con un carattere moderno caratterizzato dalle facciate principali sul filo stradale e da facciate semplici e funzionali sulla grande area scoperta e condivisa per la ginnastica e le manovre di istruzione. Nello stesso cortile avrebbe trovato posto anche una piscina utilizzabile durante i campi solari estivi.

Il disegno della sede del partito e quella delle organizzazioni giovanili è datato febbraio del 1939 e quindi anticipava la planimetria di piano e le vedute. Evidentemente Aldo Marinotti nominato da pochi mesi podestà aveva voluto da De Min un primo approfondimento su questi edifici rappresentativi. La Casa del fascio sorgeva di fronte al collegio Ricci e si sarebbe lavorato a una ristrutturazione che aveva il fine predisporre una facciata più aggiornata. La Casa della GIL avrebbe avuto un impianto quasi uguale, ma una altezza minore costruendo uno spazio di cortile e giardino comune delimitato da un portico che sembrava evocare alcune architetture di giardino proposte due anni prima a Torviscosa. Questa sorta di stanza aperta segnata da un grande portale sulla recinzione avrebbe introdotto al piazzale.

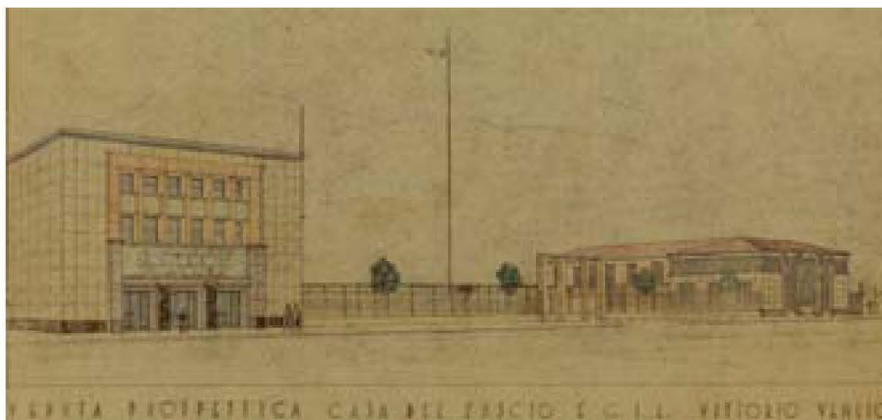


La piazza retrostante al municipio vista dal teatro

Superando il ponte sul Meschio si sarebbe aperta una nuova piazza, questa volta caratterizzata da un ampio giardino che doveva esaltare la visione della facciata del duomo. Il disegno è datato giugno 1939 e dimostra come il piano fosse in continua elaborazione nei primi mesi di attività del nuovo podestà. Come negli anni '20 veniva proposta una architettura urbana caratterizzata da tipologie edilizie plurifamiliari e di aspetto tradizionale. Il lungo portico aveva il compito di dilatare ancora di più lo spazio pubblico che incorniciava la nuova chiesa sul fondale delle colline di Costa.

Dietro a queste cortine edilizie a nord era stata prevista la costruzione di un ampio quartiere di case con giardino borghesi, non molto diverso da quello progettato una settantina di anni prima da Gabelli. A sud di viale Littorio avrebbero trovato posto alcuni importanti servizi come la scuola industriale, il mercato del bestiame, il nuovo macello, il moderno campo da calcio e persino una grande piscina pubblica attornata da altre attrezzature per lo sport come i campi per le bocce e quelli per la "palla a corda".

Questa serie di servizi pubblici diaframmava la piazza del duomo da un ampio quartiere di case operaie risolto con un graticolato di strade centrato sull'asse dell'asilo, che evidentemente era considerato indispensabile per il quartiere.



Le due case del regime affacciate sull'attuale via Dante Alighieri



Giovanni Serravallo avrà modo di disegnare una sua ipotesi per la sede della GIL che si rifà ancora allo stile Novecento¹³⁸

De Min anche in questo caso finì per approfondire anche la questione tipologica delle residenze minime progettando una casa a quattro appartamenti caratterizzati da un stanza da soggiorno, due camere e un bagno.

Va notato come in tutta quest'area, a differenza di quanto fatto fino ad allora dalle precedenti amministrazioni, lungo il corso d'acqua non era prevista alcuna industria. Il progetto di una città industriale, come già a Torviscosa, si

¹³⁸ *Idem*, PS, b.184.

Nella pagina a fianco: *planimetria del recinto delle Case del Fascio e della GIL*



NUOVO TEATRO - LA FACCIATA 1:200



NUOVO TEATRO - LA FACCIATA 1:200



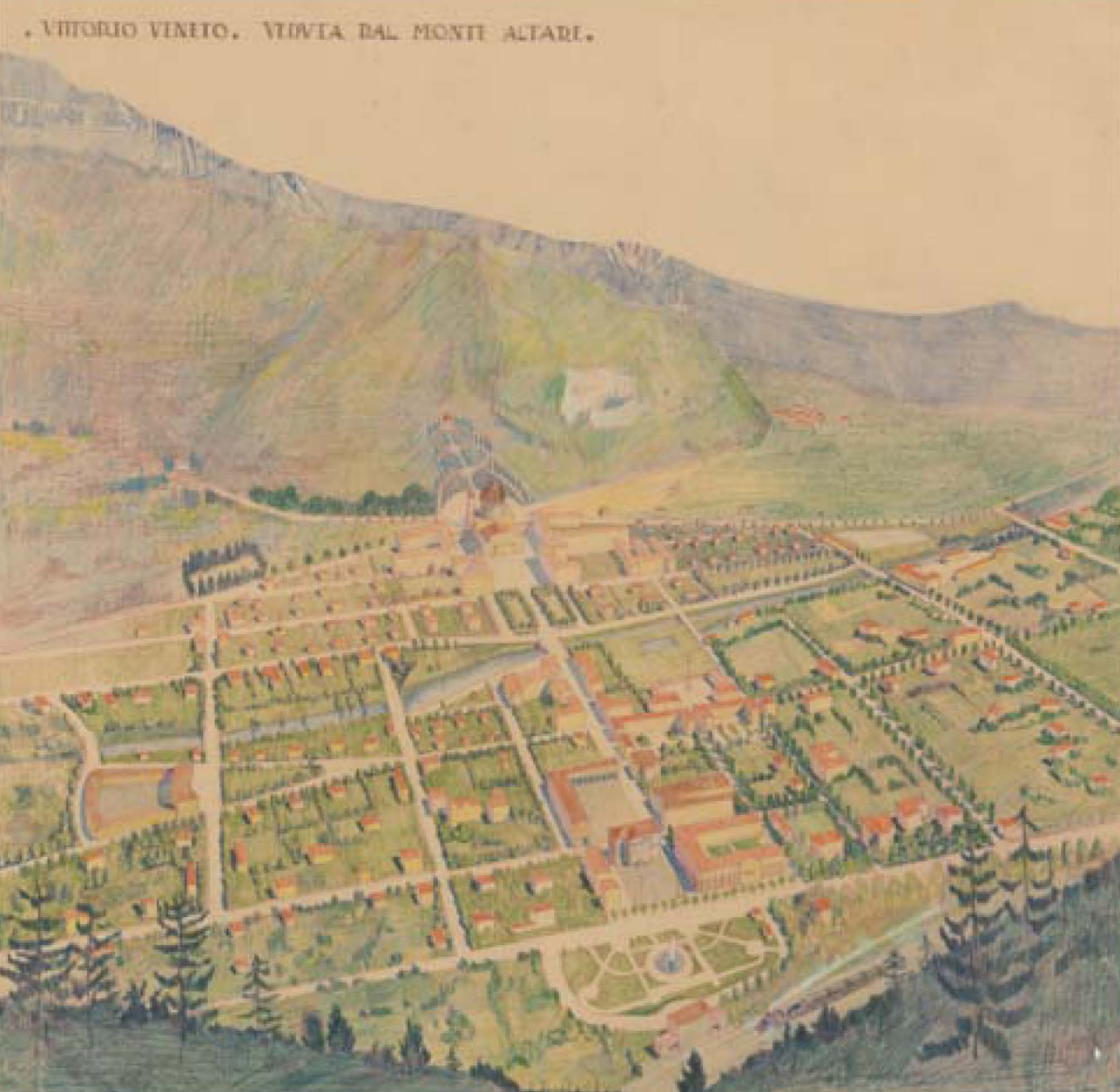
Sopra: *veduta della piazza del nuovo duomo*

Nella pagina a fianco: *la facciata del nuovo teatro declinata con due diverse proposte*

reggeva su una attenta cura dello spazio pubblico e delle aree verdi. Il progetto di piano regolatore era, sia nell'impianto che nelle forme del disegno, un vero progetto di paesaggio. Qui però a differenza di Torviscosa il regime dei suoli e il condizionamento delle parti già esistenti della città impedì di realizzare qualsiasi previsione. A fronte di una città ideale disegnata in pochi mesi ci si dovette confrontare con il problema di intervenire all'interno di una città reale e con pochissimi mezzi economici. Nonostante Marinotti fosse riuscito a far riconoscere al governo la città come di "notevole importanza industriale (...) sia l'entità del flusso immigratorio che vi si verifica e che non vi può trovare adeguato collocamento" (*Gazzetta* 26 ottobre 1940) era evidente che le possibilità di trasformare radicalmente il tessuto urbano erano ridottissime a causa della mancanza di disponibilità economica. I proclami si sprecavano, ma a questi non corrispondevano paralleli stanziamenti di risorse.

Nel 1940 già si capiva che si sarebbe fatto poco o niente di quello che era stato previsto nell'ambizioso progetto di città. Per cominciare le sedi degli organi di partito sarebbero continuate a stare nel luogo nel quale di trovavano dal 1930, in via Virgilio e non sarebbe cambiato molto nemmeno con la costruzione della nuova sede della GIL, progettata questa volta da Serravallo con un linguaggio architettonico stentato, che si rifaceva al manuale per le case del Balilla steso da Enrico Del Debbio più di dieci anni prima¹³⁹. Persino

¹³⁹ *Idem*, n.43, 24 febbraio 1940.



Veduta di Vittorio Veneto dal Monte Altare

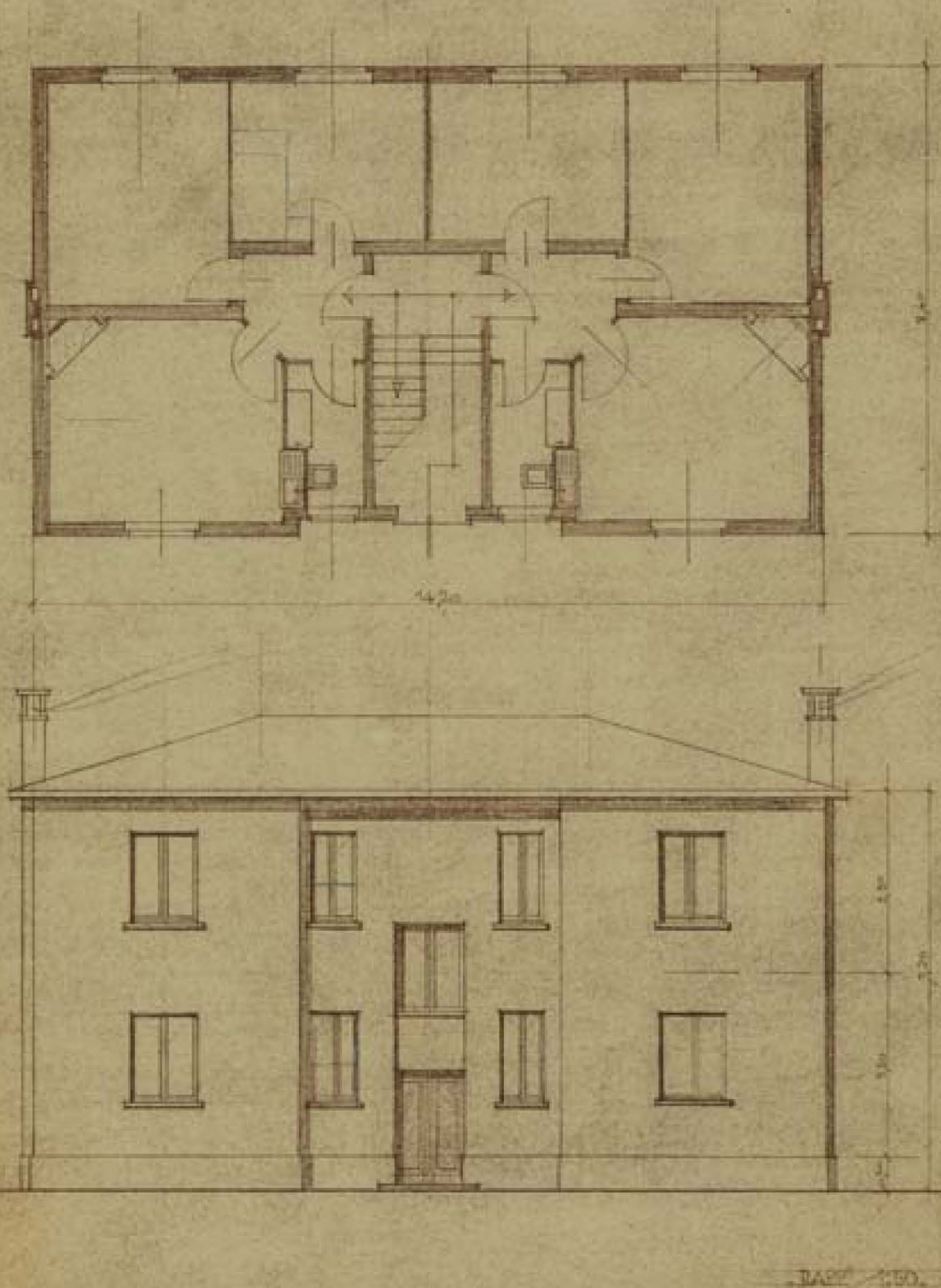
la sola opera dell'assistenzialismo fascista realizzata ex-novo a Vittorio dai tre fratelli Marinotti non seguiva per nulla il disegno del piano di De Min. La casa della Madre e del Bambino per la OMNI si pone su via Carducci senza caratterizzarla, quasi come se fosse un edificio civile e comune¹⁴⁰.

Ancora una volta Aldo Marinotti non riusciva a mettere mano alla forma della città dovendosi accontentare dei lotti che riusciva a reperire sul mercato.

¹⁴⁰ *Idem*, n.75, 5 aprile 1941.



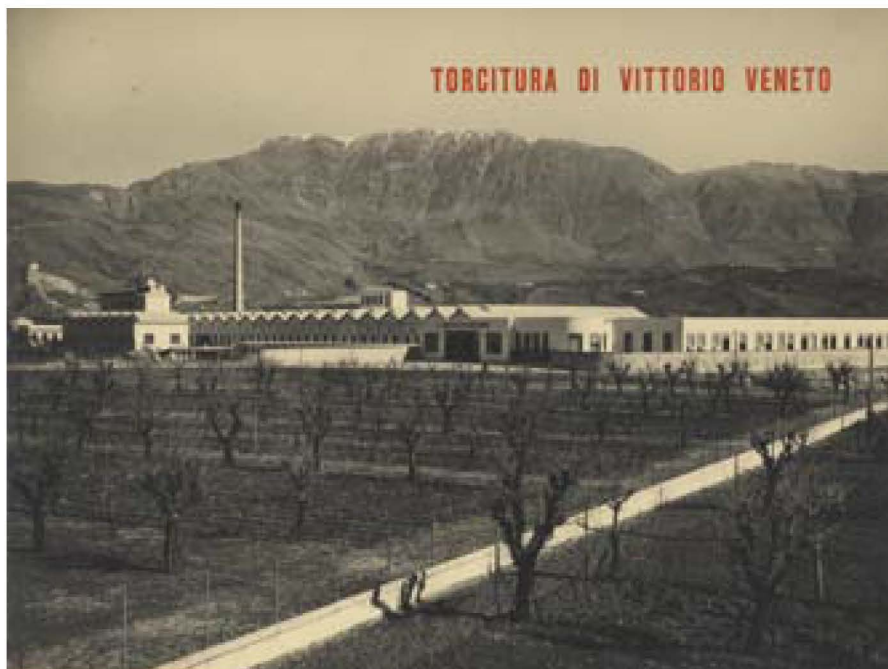
CASE POPOLARI. GRUPPO DI CINQUE ALLOGGI. DI VIGILANTE EMILIO BIANCHI.



Progetto per le case operaie



Il paesaggio vittorioso di fabbriche e campi nei pressi degli impianti Snia (CID Torviscosa)



La Torcitura dei Marinotti emergeva come un grande volume nel paesaggio agricolo (CID Torviscosa)

La stessa scelta del luogo per la realizzazione dello stadio ancora una volta progettato da Serravallo sembra del tutto casuale, svincolata da un disegno omogeneo dei servizi di una importante città¹⁴¹.

Nel 1942 tramontò anche l'idea di costruire un teatro nuovo in centro con la decisione di Marinotti di vendere l'ex Teatro Verdi di Ceneda all'imprenditore Pietro Abriani, che lo avrebbe ristrutturato per le rappresentazioni teatrali¹⁴². Il comune economicamente esangue nella spirale della guerra non era più in grado di proporre alcuna trasformazione urbana dovendo concentrare la sua attività sul fronte dell'assistenza. Ormai i Marinotti, che comprendevano la difficoltà di gestire un piano di opere in un ambiente economico depresso e continuamente drenato delle poche risorse che dovevano servire alla guerra, si trovavano nella condizione di gestire alcune opere o con denaro proprio o con risorse esogene, ma in grado di garantire il prestigio che la famiglia aveva in città. La riduzione dei trasferimenti dallo Stato per le opere pubbliche convinse Franco Marinotti a trovare risorse estranee alle amministrazioni pubbliche per arrivare alla costruzione della nuova scuola di avviamento professionale approvata già nel 1939: "il Cons. Naz. Franco Marinotti, a conoscenza delle difficoltà in cui si dibatteva il Comune e resosi conto dell'assoluta necessità di dotare la Città di un rispondente e decoroso edificio per la scuola in oggetto, la quale è fiorentissima ed in continuo progressivo incremento, ha chiesto ed ottenuto dalla Confederazione Fascista degli Industriali di Roma l'assegnazione di L. 3.000.000 nell'esecuzione dell'opera"¹⁴³.

La confederazione degli industriali promise a Vittorio tre milioni di lire, ma i lavori non riuscirono a partire per tempo. La situazione stava precipitando e l'ingegnere del comune, Giovanni Serravallo, era impegnato in opere sempre più emergenziali. Nel 1941 gli venne chiesto di progettare il sistema dei rifugi antiaerei per la città¹⁴⁴ con la concretezza imposta dai tempi di guerra. Aldo Marinotti, per contro, sembrava pensasse a una improbabile iniziativa di edilizia popolare¹⁴⁵. La costruzione di nuove fabbriche aveva aumentato il numero degli operai pendolari e constatando che molti cittadini non erano riusciti a restaurare le loro abitazioni dopo il sisma e che la crisi di alloggi poteva essere risolta solo attraverso l'interessamento dell'ente pubblico, aveva convinto l'Ente Provinciale Case Popolari a intervenire a Vittorio con "la costruzione di un

141 *Idem*, n.200, 16 agosto 1941.

142 *Idem*, n.101, 9 maggio 1942.

143 *Idem*, n.208, 12 settembre 1942.

144 *Idem*, n.94, 12 aprile 1941.

145 Le condizioni delle abitazioni più popolari erano drammatiche se guardiamo il censimento del 1931. Su cento abitazioni il 12,8% ospitavano il 22% della popolazione. Non bastasse solo il 47% degli edifici residenziali era dotato di servizi igienici (Indagine 1936 114).



L'ingresso moderno della Torcitura della Snia (CID Torviscosa)



La Snia in mancanza di adeguati servizi pubblici aveva provveduto a dotare i suoi impianti produttivi anche di asili per i bambini delle famiglie operaie (CID, Torviscosa)

villaggio popolare con un primo lotto di 96 abitazioni per il quale è preventivata una spesa di L.2.450¹⁴⁶. Per Aldo Marinotti quello delle abitazioni era "l'assillante problema" per eccellenza. Al primo lotto di case ne sarebbe seguito un secondo con cinquantasei abitazioni "disposte tutte in edifici molto decorosi con quattro alloggi ciascuno"¹⁴⁷, riprendendo quindi il tema del progetto di De Min di tre anni prima. Il comune avrebbe provveduto all'urbanizzazione di un'area reperita sul mercato e trasformata immediatamente in edificabile grazie a un progetto elaborato da Serravallo. Il progetto iniziò nonostante il clima di guerra e nel '42 "la costruzione degli edifici è ormai avanzata e che per il prossimo ottobre il villaggio dovrà essere ultimato ed inaugurato". In realtà l'istituto aveva costruito le case, ma mancavano completamente le strade e i servizi¹⁴⁸ e il comune si dovette impegnare in quest'opera di urbanizzazione a posteriori.

Una questione dello sviluppo cittadino della quale non rimane traccia nella definizione del progetto urbanistico di De Min è la previsione di uno sviluppo industriale che non si concentrasse solo lungo l'asse del fiume, ma che fosse in grado di esprimersi con una nuova e moderna zona industriale.

È interessante notare come la scelta di proporre un ampliamento dei settori industriali della città fosse fatta risalire proprio al 1939, quando l'allora podestà aveva chiesto all'ufficio tecnico "di studiare e delimitare la più opportuna sede per un nuovo quartiere industriale che, sorgendo in prossimità delle maggiori industrie esistenti partecipasse, senza grave dispendio, ai più necessari servizi pubblici ed avesse facilità di raccordi stradali e ferroviari". Sembrava sempre più difficile pensare che l'ampliamento delle aree produttive potesse continuare lungo il fiume, ma soprattutto che potesse configurarsi senza una autonoma previsione di insediamento. Per non avere contrasti in seno al PNF Marinotti aveva costituito un'apposita commissione comunale e nel 1943 l'idea prese forma in "una planimetria con relativo piano particellare della zona prescelta". Questo disegno, perché tale rimase, non è stato ritrovato durante gli scandagli archivistici e non riusciamo a definire meglio gli intenti di Serravallo e Marinotti, se non per la precisazione che l'ambito misurava poco più di trentotto ettari. La costruzione dell'area industriale sarebbe stata possibile attraverso progressivi acquisti dei terreni operati dall'amministrazione comunale che poi avrebbe realizzato la strada e rivenduto i terreni alle industrie. Il primo lotto di interventi misurava poco più di due ettari¹⁴⁹.

146 ACVV, Delibere P., n.131, 31 maggio 1941.

147 *Idem*, n.63, 4 aprile 1942.

148 *Ibidem*

149 *Idem*, n.42, 6 marzo 1943.

4. IL PRIMO PIANO REGOLATORE DELLA CITTÀ

Dopo la guerra l'ufficio tecnico fu completamente ristrutturato. Serravallo fu allontanato, i geometri Franco Lucchese e Giovanni Betelemme, che avevano gestito i progetti stradali per circa dieci anni, furono licenziati perché compromessi con il regime.

Contemporaneamente all'esterno del municipio la situazione era drammatica. L'assessore comunista Giovanni Poldelmengo ebbe l'incarico dal primo sindaco, Attilio Tonon, di descrivere la situazione e predisporre una prima serie di azioni atte a ridurre gli effetti della crisi economica. I disoccupati ad agosto erano circa 2000, ma "la situazione si inasprirà notevolmente il 30 Settembre prossimo quando le ditte avranno facoltà di licenziare gli operai sospesi per mancanza di lavoro". Le soluzioni proposte dal nuovo governo cittadino di unità non erano per nulla diverse da quelle proposte nel 1919 o durante la crisi degli anni Trenta. In fretta e furia si predispose un programma di lavori centrato su un progetto di restauro del patrimonio immobiliare scolastico, sul completamento dei tronchi stradali iniziati con il regime tra Costa e Anzano e tra Vittorio e Breda, Ceser, Sonego e Piaì, e la "sistemazione di via Cinzio Cenedese in conformità al Piano Regolatore"¹⁵⁰.

Il riferimento al Piano Regolatore in questo caso ci sembra ricondotto a quello schema progettuale degli anni '20, rielaborato da Giovanni Serravallo nel decennio successivo e purtroppo non rintracciato nell'indagine archivistica. Si trattava di un progetto stradale e non di certo di un piano normativo. Tanto meno, poteva rifarsi al progetto di De Min che non poteva non essere giudicato inattuabile per l'impalcato ideologico che lo aveva prodotto.

LA GIUNTA DI SINISTRA E IL RIFIUTO A PIANIFICARE

Nel 1945 una seconda delibera consigliare fa riferimento alla necessità di predisporre uno strumento di pianificazione, anche se nella stessa si precisava che il comune essendo al di sotto dei ventimila abitanti non aveva alcun obbligo di dotarsi di un piano: "si ravvisa però la necessità di dare fin d'ora un indirizzo costante all'Ufficio Tecnico ed alla Commissione Edilizia al fine di coordinare tutte le autorizzazioni in modo da non pregiudicare domani quella che sarà la

¹⁵⁰ ACVV, Delibere G., n.221, 24 agosto 1945. Con lo stesso spirito emergenziale si predispose di ripiantare "l'alberatura stradale del viale conducente al Castello di S. Martino, una delle più pittoresche passeggiate della nostra Città". ACVV, Delibere G., n.314, 16 novembre 1945.

sistemazione stradale della città secondo un piano da elaborare immediatamente almeno in via di massima”¹⁵¹.

In realtà Vittorio Veneto viveva una nuova stagione di opere stradali non pianificate e realizzate con l’impiego di un migliaio di disoccupati. Nel 1946 il nuovo sindaco della giunta di sinistra Giovanni Poldelmengo coordinava in prima persona questa serie di lavori tra i quali spiccavano per importanza l’ampliamento dell’acquedotto, il completamento del quarto tronco della circonvallazione e la soluzione del transito della strada per il nodo di Serravalle, argomento molto dibattuto dopo che i progetti del regime risultavano definitivamente smarriti e si doveva ricostruire il ventaglio delle proposte possibili. Per la prima volta si analizzava anche pubblicamente l’ipotesi di far transitare la nuova statale in galleria, ma fare questi lavori avrebbe richiesto personale specializzato e non generico: “il primo tracciato passa in galleria e quindi è assai costoso; il secondo presenta pericoli dopo la sua attuazione ed è pure costoso: il terzo intaccherebbe la piazza Flaminio ed è quindi per ovvie ragioni da scartarsi; il quarto tracciato passerebbe di poco sulla destra della strada Alemagna, strada parallela e non consigliabile; più facile da attuarsi – afferma il Presidente – sarebbe il quinto tracciato il quale assicura un maggiore impiego di mano d’opera e ciò è l’essenziale”¹⁵².

Per le strade interne alla città il senso era quello di edificarle senza norme: “verrà studiata l’opportunità intesa a migliorare le condizioni di acquisto dei terreni utili per i lavori delle strade, da renderle accessibili ed a dare anche alle borse modeste la possibilità di acquistare un appezzamento di terreno per costruirvi una casa”. L’assunzione di un mutuo di venticinque milioni di lire, anticipato da un prestito cittadino, avrebbe permesso di finanziare questi lavori promossi con i disoccupati. Si realizzarono in questo modo i prolungamenti di via Brandolin, Carducci e De Marchi e la nuova via Tandura¹⁵³. In quell’occasione si progettò pure la costruzione di un altro importante asse stradale, via XXIV maggio e via San Fortunato arrivando fino al Meschio. Fu allargata via del Lavoro, che transitava di fronte al cimitero di Ceneda.

L’insostenibile stato dei due ospedali cittadini convinse l’amministrazione a riutilizzare villa Papadopoli come sede dell’istituto sperando che questa scelta fosse in grado di far rientrare quell’importante complesso all’interno dei beni del comune. In realtà la villa regalata da Marinotti alla GIL ora era stata incamerata nel patrimonio della Gioventù Italiana e ogni definizione

¹⁵¹ *Idem*, n.349, 30 novembre 1945.

¹⁵² *Idem*, Delibere C.C., n.21, 28 giugno 1946. La scelta di dove fare la galleria non era semplice e prevedeva in parte la demolizione delle scale di Sant’Augusta.

¹⁵³ *Idem*, n.65-66, 17 settembre 1946.

delle funzioni passava attraverso estenuanti trattative con l'ente romano che non voleva assolutamente rinunciare ai suoi diritti. Poco alla volta ci si rendeva conto che la villa e la rotonda della GIL mal si prestavano per questa funzione e che il comune avrebbe dovuto provvedere a una nuova area dove costruire un edificio funzionale e moderno. In modo particolare la sinistra guidata da Poldelmengo, anche più tardi, si dichiarò contraria all'ipotesi di riacquistare villa Papadopoli dalla Gioventù Italiana propendendo per la realizzazione di un nuovo ospedale unito in periferia¹⁵⁴.

Per la giunta di sinistra la mancanza di un condizionamento dettato da una pianificazione urbanistica di epoca fascista era visto come un elemento positivo. La destinazione di edifici ed aree poteva essere rivista molto velocemente portando a trasformazioni paesaggistiche e urbane anche consistenti. L'obiettivo contingente era quello di aumentare il reddito degli abitanti impiegando i disoccupati in lavori generici oppure favorendo la ripresa delle aziende anche al di fuori di qualsiasi idea di pianificazione urbanistica.

In questo caso è emblematico il caso del depauperamento del valore paesaggistico della storica chiesa di Santa Giustina. Negli anni '30 il suo convento era stato usato per ospitare la prima caserma di Vittorio, dedicata a Mameli. Nel '46 i militari si erano allontanati da Vittorio e Poldelmengo pensò di vendere il complesso residenziale e i terreni pertinenti a Tito Bottoli "per costruirvi un grande opificio che avrebbe dato un forte incremento industriale alla Città e sollevare in parte la disoccupazione"¹⁵⁵. Proprio mentre si discuteva di come far transitare l'ultimo lotto della statale per Serravalle si provvedeva a compromettere uno dei tratti più belli del Meschio costruendo un grande opificio sul fiume stesso. Ma questa non fu la sola trasformazione assentita in cambio di un beneficio sociale e occupazionale. Sempre nel 1946 La ditta Colussi chiese la demolizione delle porte daziarie su via Rizziera, diventata nel frattempo viale Venezia, con la scusa di semplificare il traffico degli autocarri. In un primo momento la commissione di ornato si oppose alla richiesta, ma nel 1950 una nuova domanda ebbe un accoglimento positivo.

Del resto che la giunta socialista e comunista avesse aperto un canale di collaborazione con la classe degli industriali era chiaro a tutti. Per intervenire nella ricostruzione e pagare i lavori dei disoccupati il comune aveva sottoscritto un prestito cittadino nel quale i Marinotti e la Snia Viscosa si erano contraddistinti come i principali prestatori¹⁵⁶.

La giunta di Poldelmengo sembrava muoversi sul tema della ricostruzione del

154 *Idem*, n.163, 27 dicembre 1952.

155 *Idem*, n.93, 26 novembre 1946.

156 *Idem*, n.81, 26 giugno 1950.



Le porte daziarie a San Filippo

potenziale industriale espresso da Vittorio prima della guerra con un registro non molto diverso da quello perseguito dalle ultime due gestioni fasciste. Nonostante tutto, proprio mentre la città mostrava un carattere popolare e operaio, venivano dichiarati improbabili indirizzi di sviluppo turistico che ponevano la questione del ruolo territoriale che Vittorio poteva giocare. La giunta di sinistra pensava alla “realizzazione di una funivia gigante che da San Floriano portasse, con due stazioni intermedie in cima al Pizzoc superando il lago, o al Visentin”¹⁵⁷. Vittorio come città alpina e porta del Cadore continuava ad essere una figura retorica in auge e anche la minoranza precisava che per costruire un progetto di città del turismo “occorre un adeguato piano regolatore, una disciplina dell’attività alberghiera, dei Caffè-Bar, Ristoranti, un Ufficio Turistico efficiente, una stampa locale adeguata, una conoscenza del luogo diffusa attraverso la Radio, la stampa di opuscoli, col collegamento con altre Città turistiche”. Il comune aveva attrezzato una delle fonti di acque termali raggiungibile dai giardini della ferrovia, ma questo non era certo sufficiente anche se la giunta di sinistra si impegnava per far riconoscere la città come

¹⁵⁷ *Idem*, n.76, 28 settembre 1948.

Stazione di Cura, Soggiorno e Turismo¹⁵⁸. Questa richiesta faceva forza sul progetto della Cadore Mare che doveva essere il nuovo asse portante del turismo regionale e questa volta Vittorio si sarebbe trovato sulla giusta direttrice: “il turista di ogni ceto troverà soggiorno ideale. Particolarmente quel turismo popolare che sta prendendo oggi uno sviluppo veramente considerevole”.

Anche il bar Vittorio posto sui giardini si voleva fosse ampliato su progetto di De Min realizzando nel piano seminterrato un albergo diurno per i turisti. La gestione sarebbe stata assunta alla birreria Pedavena che poi in realtà prese in gestione il bar Unione.

L'intenzione di Poldelmengo era quella di promuovere un “processo di trasformazione che sta svolgendosi nella zona centrale della Città, in seguito alla costruzione del Bar Lux con servizi annessi, la prossima trasformazione del Caffè Ristorante Unione, la costruzione dell'edificio della Telve”. Il sindaco pensava di realizzare dei piazzali a nord e a sud della piazza per ospitare un servizio di autocorriere turistiche, trasferire gli uffici postali nel nuovo edificio alle spalle del municipio occupando il vecchio edificio dell'Unione con negozi e uffici. Ancora una volta si cercava di potenziare l'attrattività del centro anche trasferendovi alcuni servizi e costruendo “un grande edificio scolastico moderno per la Scuola Industriale Tecnica e per il Liceo Scientifico”.

Le grandi opere finanziate dallo Stato erano oggetto di quotidiane pressioni politiche. Anche la costruzione di un moderno ospedale poteva essere una occasione per una città economicamente provata. Poldelmengo e i suoi continuavano a conservare il nosocomio presso villa Papadopoli, ex collegio GIL, tanto che l'ente Opere Pie Locali aveva dato un incarico agli ingegneri Mariutti e Serravallo per verificare la fattibilità tecnica di conservare definitivamente il servizio in quelle strutture¹⁵⁹. Il progetto valutò che gli adeguamenti necessari avrebbero richiesto un investimento di cinquantadue milioni di lire, ma che mancando risorse all'ente e al comune “l'esecuzione dei lavori di cui al progetto venga effettuata a cura dello Stato a norma del C.L.L.10/8/1945, n.517, quale opera a sollievo della disoccupazione”. Lo Stato, però, non aveva risorse per grandi opere e più che nei servizi stava cercando di intervenire nel ripristino delle infrastrutture danneggiate durante la guerra.

Poldelmengo si trovava a dover stringere patti locali per aumentare le giornate di

158 *Idem*, n.73, 26 giugno 1950. La ripresa del tema di una città di turismo garantì le risorse finanziarie anche a una nuova campagna di ricerche per l'individuazione di acque termali sufficienti a rilanciare gli impianti ottocenteschi entrati completamente in crisi. *Idem*, n.47, 18 maggio 1955.

159 *Idem*, n.109, 19 ottobre 1948. La villa era stata occupata come ospedale militare dalle truppe tedesche tra il 1944 e il 1945, mentre successivamente era stata utilizzata come ospedale dalle formazioni dell'esercito di liberazione.

lavoro di una base elettorale sempre più indigente e disoccupata. Per esempio la sistemazione della strada di San Andrea venne fatta con questo spirito, allargato il ponte sul Meschio di via Crispi anche grazie all'interessamento dell'Italcementi che avrebbe fornito i suoi prodotti gratuitamente¹⁶⁰. La giunta predispose l'acquisto del tratto di strada che prolungava via Brandolini fino a via Scrizzi, continuando il disegno di un progressivo reticolo stradale al quale si sarebbero appoggiati indifferentemente edifici privati e pubblici¹⁶¹. Contemporaneamente lo Stato provvedeva a mitigare gli effetti della disoccupazione acquistando un ampia area agricola lungo la quale si sarebbe costruito un altro importante lotto di case INA.

La costruzione del nuovo tronco di via Malanotti, iniziato nel 1938, arrivò a conclusione solo all'inizio degli anni '50 per le continue interruzioni durante le fasi di costruzione del seminario. Anche in questo caso la strada fu completata con un cantiere per i disoccupati¹⁶².



La nuova statale costruita negli anni '30 dall'Anas e dal comune nei settori meridionali della città

160 *Idem*, n.43, 14 aprile 1950.

161 *Idem*, n.2, 28 febbraio 1951.

162 *Idem*, n.89, 30 agosto 1950.



La piazza di San Andrea di Bigonzo con la protezione della linea per i carrelli del cementificio



Il bivio all'ingresso sud di Vittorio indirizzava il traffico lungo la nuova statale

IL SINDACO DELLA PORTA E L'INCARICO A DUILIO TORRES

Nel 1951, dopo l'elezione della prima giunta democristiana diretta dal sindaco Vittorio Della Porta, si comincerà lentamente ad uscire dalla situazione di emergenza nella quale si era dibattuta la precedente giunta di sinistra. Venivano sistemate strade nelle frazioni minori e lungo le pendici montane si attivavano cantieri per la piantagione di boschi.

Della Porta predispose la formazione di una commissione che avrebbe dovuto studiare il modo per implementare la produzione edilizia in città. La commissione fu nominata garantendo la presenza di industriali e professionisti, considerando ancora una volta centrale il tema della costruzione di abitazioni per gli operai, coinvolgendo Aldo Marinotti, l'ingegnere Augusto Majer, Daniele Gerometta, Giuseppe Troyer e Alberto Steccanella.

Per il sindaco era chiaro come la questione delle case per gli operai fosse legata a quella della formazione di un moderno piano urbanistico "perché deve cessare il disordine col quale attualmente si costruisce nella nostra Città e che la Commissione Edilizia ed Ornato, pur facendo del suo meglio, riesce soltanto a frenare, non certo a riparare". L'intento era quello di approntare uno strumento urbanistico senza fare ricorso alla pratica del concorso di idee che era stata utilizzata in molte altre città durante il periodo fascista, perché "vengono a costare molto di più e che poi non danno ai problemi urbanistici quella impostazione dettagliata e meditata che soltanto può ottenersi con un esame minuzioso sul posto della topografia cittadina". L'intenzione era quella di scegliere un progettista di fiducia al quale affiancare l'ufficio tecnico comunale per poter seguire ogni fase del piano. Per il sindaco Della Porta "è nostra intenzione tutelare scrupolosamente le bellezze della nostra Città sia nella parte antica sia nella parte moderna per conservare a Vittorio Veneto quel carattere che ha di città giardino, carattere che la fa una delle più belle città del Veneto"¹⁶³. Le provocazioni della sinistra, ormai all'opposizione, sembravano indicare con chiarezza alcuni obiettivi per rendere fluido il traffico passante: la demolizione delle porte, ma anche "con un'opera ardita, che tornerebbe a vanto della Città ad onore del Sindaco, superando tutti gli ostacoli e tutte le prevenzioni, perforare il Colle di S. Augusta Vergine e Martire, con un tunnel grandioso e moderno, per congiungere finalmente i due tronchi della statale"¹⁶⁴.

La questione della viabilità era tenuta in grande considerazione tanto che l'amministrazione si vantava di aver fatto arrivare in città un "capo drappello del Corpo dei Vigili Urbani di Milano" che stava dispensando consigli per

163 *Idem*, dalla comunicazione del sindaco alla seduta consiliare del 27 ottobre del 1951.

164 ACVV, Delibere C.C., n.105, 27 ottobre 1951.



L'aumento di mobilità meccanica aveva stimolato la nascita dei primi distributori di benzina lungo le strade principali



Il difficile nodo viabilistico del centro di Serravalle si credeva potesse essere risolto solo demolendo la canonica e alcune case sulla destra del Meschio

rendere i flussi più scorrevoli. In ogni caso per il sindaco “sono tutti problemi che andranno risolti col piano regolatore del quale l’Amministrazione sta occupandosi a fondo”.

Il piano regolatore sarebbe stato un toccasana per molti problemi, per cui quando il consigliere Pietro Antoniazzi fece osservare che le case INA erano davvero brutte Della Porta riconobbe che “purtroppo sono già costruite e non vi è più nulla da fare. Sono piccole case brutte, con un aspetto esteriore sconcertante (...) Il Piano Regolatore assegnerà le aree sulle quali dovranno essere erette tenendo per base il criterio della cubatura e della architettura”. La questione delle case popolari aveva a che fare anche con la pianificazione urbanistica e con l’assenza di un disegno di città. Alcuni dei tracciati proposti per far passare la nuova statale per Serravalle si sovrapponevano ai lotti acquistati per costruire le case operaie: “inoltre è stato lamentato da parte di alcuni cittadini che le costruzioni male si armonizzano nell’ambiente caratteristico di Serravalle”¹⁶⁵.

Nella seduta del 12 gennaio del 1952 il sindaco dichiarò al Consiglio Comunale che “da tecnici competenti” gli era stato consigliato di mettere mano al primo piano urbanistico della città.

Della Porta ricordò ai colleghi che “anche la Commissione Edilizia si trova a dover affrontare quasi quotidianamente vari problemi che vengono risolti così, alla buona, senza uno schema di indirizzo generale che dia una guida sicura. Inoltre si deve lamentare che nella zona che dovrebbe essere destinata al maggior popolamento edile, troppe aree vengono sottratte alla iniziativa sia pubblica che privata”¹⁶⁶. Lo strumento urbanistico veniva descritto come necessario per ricorrere nei confronti dei proprietari dei terreni che non mettevano a disposizione delle imprese le loro terre.

Nelle intenzioni del sindaco c’era l’idea di uno strumento urbanistico che “deve precedere l’adozione di piani parcellari”. Questa posizione fu largamente condivisa dal Consiglio Comunale ad esclusione del solo ex sindaco Poldelmengo che si esprime chiaramente contro la formazione del PRG facendo notare che “le città che hanno adottato i piani regolatori non hanno potuto praticamente realizzarli, mentre varie aree sono rimaste bloccate per anni e anni con grave danno allo sviluppo edilizio”.

Alla fine il documento che ne uscì ebbe la maggioranza assoluta dei voti del consiglio, prevedendo che a fianco dell’ufficio tecnico comunale ci sarebbe stata la figura di “un tecnico specializzato in materia di urbanistica, secondo le indicazioni del Magistrato alle Acque – Sezione Urbanistica di Venezia”.

C’è da credere che il sindaco avesse in questo frangente avuto i primi incontri

¹⁶⁵ *Idem*, n.118, 29 dicembre 1951.

¹⁶⁶ *Idem*, n.1, 12 gennaio 1952.

con Duilio Torres che era spesso presente in città e che conosceva bene la disciplina. Non a caso pochi mesi dopo lo stesso sindaco informava il Consiglio Comunale che “l’elaborazione del piano regolatore è già molto avanzata. Tutti i problemi della viabilità cittadina, della zonizzazione, dell’espansione edilizia vengono studiati con cura diligentissima da parte dell’ing. Cortuso e del prof. Duilio Torres. Sono già state diramate ai costruttori delle istruzioni generali per far sì che l’attività edilizia in corso si indirizzi secondo i concetti generali del piano fissati”¹⁶⁷. Nel frattempo si annunciava che in una seduta di poco successiva si sarebbero portate in discussione in consiglio alcune proposte per la soluzione del terzo lotto dell’Alemagna per risolvere il nodo di Serravalle.

LA SOCIETÀ IMMOBILIARE VITTORIESE E L’INSEDIAMENTO MILITARE

Come abbiamo visto anche il governo cittadino della Democrazia Cristiana aveva nuovamente coinvolto Marinotti nella gestione dell’urbanistica proprio in un momento in cui diventava evidente la crisi della Snia Viscosa e della Torcitura costrette a una serie di pesanti licenziamenti¹⁶⁸.

La giunta democristiana aprì una trattativa con Aldo Marinotti appoggiando le rivendicazioni sindacali e osservando che “anche la precedente Amministrazione Comunale ha avuto parole di elogio e di riconoscimento verso questo concittadino le cui infinite benemeritenze a favore della classe lavoratrice sono a tutti note. Sono sicuro che, malgrado gli spiacevoli episodi attuali, il Comm. Marinotti farà ancora molto a favore della nostra Città”¹⁶⁹. A distanza di una decina di anni dalla sua esperienza come podestà fascista Aldo Marinotti e il fratello Franco erano ancora un punto di riferimento per la parte moderata dell’amministrazione comunale.

Quindi proprio quando in campo c’era un’importante crisi della Snia Viscosa vittoriese Aldo Marinotti contribuiva indirettamente alla formazione del piano regolatore partecipando all’apposita commissione istituita, ma anche sollecitando in modo speciale la formazione di una impresa che seguisse le fasi dell’attuazione del PRG.

La Società Immobiliare Vittoriese, solo in parte sarebbe stata del comune, mentre per lo più avrebbe avuto una componente privata che investiva in una rapida espansione edilizia della città. Per il sindaco non bastava “studiarlo il Piano Regolatore, ma occorre altresì trovare il modo che il Piano stesso non

¹⁶⁷ *Idem*, 31 maggio 1952.

¹⁶⁸ *Idem*, n.21, 14 febbraio 1952.

¹⁶⁹ *Idem*, n.22, 19 febbraio 1952.

resti sulla carta, la maniera cioè di attuarlo". Per questo, sull'esempio di quanto era stato fatto a Venezia, propose la costruzione di una società immobiliare "e ciò in considerazione che le Amministrazioni Comunali sono assolutamente inadatte ad una attività commerciale".

Si sceglieva quindi la strada opposta a quella intrapresa settanta anni prima da Francesco Rossi con il piano per la città giardino. Nelle intenzioni dei proponenti la società aveva lo scopo di calmierare la speculazione e rendere disponibili i terreni sia per le funzioni pubbliche che per l'edilizia privata: "detta società peraltro è sempre sotto il diretto controllo del Comune al quale è riservata la maggioranza assoluta delle azioni. Si è previsto inoltre che il Comune possa acquistare aree dalla Società con uno sconto del 20% sul valore per i pubblici edifici".

La sinistra si schierò inutilmente contro il provvedimento osservando che l'ente pubblico poteva sempre intervenire attraverso lo strumento dell'esproprio, ma la maggioranza rispose che preferiva privilegiare gli accordi bonari¹⁷⁰. Nella sostanza il Comitato Comunale per l'incremento edilizio si sarebbe trasformato in una immobiliare e Aldo Marinotti ne sarebbe stato il presidente. Marinotti, ancor più che con il progetto/manifesto di De Min, diveniva in questo modo uno dei principali referenti di Torres.

La Società Immobiliare vide la nascita nel 1953 e si impegnò fin dal primo momento per intercettare i finanziamenti che arrivavano dallo Stato per insediare il comando del corpo d'armata e le truppe. Per cominciare acquistò due edifici esistenti, lo storico palazzo Altan-Doro e l'edificio costruito durante la guerra dai fratelli Piccin, destinandolo ad ospitare il comando d'armata¹⁷¹. Per le case di ufficiali e sottufficiali lo Stato garantì un finanziamento di centoventi milioni di lire per costruire un villaggio dei militari in un lotto tra via da Ponte e Pretorio, proprio vicino a palazzo Altan.

L'interferenza tra la società e i Marinotti era evidente. In quegli anni Aldo riusciva a farsi vendere dal comune alcuni relitti stradali limitrofi alla torcitura, mentre, contemporaneamente, attraverso la nuova società, acquistava un terreno e la casa limitrofa al nuovo insediamento militare che erano di Wanda Novaro Marinotti¹⁷². L'ex podestà nel 1955 cederà casa Marinotti all'esercito per ospitare l'edificio per il circolo, mensa e foresteria dei sottufficiali del V Corpo d'Armata¹⁷³.

Tra segni evidenti di cantieri e delibere e presunti segreti di Stato, iniziavano

170 *Idem*, n.38, 31 maggio 1952.

171 *Idem*, n.8, 21 febbraio 1953.

172 *Idem*, n.19, 28 marzo 1953.

173 *Idem*, n.19, 10 maggio 1955.

così le complesse trattative per far diventare Vittorio la sede di un importante distaccamento dell'esercito: "qualche mese fa si è avuto sentore che le Autorità della Difesa stavano cercando la sede di un Comando di Corpo d'Armata in via di costituzione in Provincia". La trattativa con lo Stato era ancora in una fase iniziale tanto che il deputato Franceschini in consiglio disse "se i militari poi non verranno, o se ne andranno, dopo poco avremo un discreto numero di appartamenti da cedere alla popolazione civile". Probabilmente l'onorevole Franceschini fu l'artefice della trattativa dell'insediamento della V Armata a Vittorio. Per lui la presenza militare avrebbe dato alla città "maggior prestigio e decoro in relazione al retaggio glorioso legato al nome di Vittorio Veneto; si potrà occupare un maggior numero di disoccupati nei molti lavori necessari; si incrementerà il movimento di circolante specie nei confronti dei negozi e dei pubblici esercizi e quindi il commercio locale; si ravviveranno i ritrovi, i circoli culturali, i pubblici spettacoli; aumenterà la popolazione scolastica dei nostri istituti di istruzione media". Centoventi milioni di lire sarebbero quindi serviti per la costruzione di abitazioni "da assegnare a pubblici impiegati e particolarmente agli Ufficiali e Sottufficiali appartenenti ad un Comando di Corpo d'Armata che trasferirà la propria sede in Questa Città". Quaranta milioni sarebbero serviti per la costruzione di case popolari generiche.

Il comando era visto come l'insediamento di una nuova attività in città, quindi veniva letto pragmaticamente come una occasione economica. La trattativa tra Comune e Stato fece sì che il Piano Regolatore si interessasse alla questione individuando anche l'area sulla quale sarebbe sorta la caserma.

Il sindaco chiese allo Stato un prestito per fare nuove case popolari (160.000 milioni di lire) e "se il Corpo d'Armata verrà a Vittorio Veneto, la costruzione delle nuove case permetterà che non venga aggravata la penuria di alloggi esistente (...) l'Amministrazione Comunale si impegna di destinare parte dell'importo (20 milioni) per la costruzione di case minime da assegnare ai più bisognosi a fitti bassissimi"¹⁷⁴.

La città entrava a tutti gli effetti all'interno dei processi di costruzione dell'infrastruttura militare della difesa del confine senza provocare conflitti ideologici tra destra e sinistra. Invece il conflitto tra le due anime del consiglio comunale si concentrava sul significato stesso della costruzione di un piano urbanistico. Il piano poteva diventare un intralcio per l'amministrazione e Poldelmengo non voleva "che sotto speciosi motivi 'artistici' non si arrechino danni od intralci a terzi o si vincolino zone antigieniche bisognose di risanamento"¹⁷⁵. In particolare l'ex sindaco aveva paura che una attenzione

¹⁷⁴ *Idem*, n.129, 18 ottobre 1952.

¹⁷⁵ *Idem*, n.152, 20 dicembre 1952.

maggiore ai valori paesaggistici del centro storico potesse frenare gli allargamenti stradali e gli sventramenti. Non a caso il sindaco democristiano operò per tranquillizzare l'ex sindaco comunista dicendogli che non aveva senso pensare a ristrutturare le strade senza un piano unitario: "per le strade interne ogni programma è prematuro fino a che non sarà bene delineata la futura struttura della Città in base agli studi del Piano Regolatore"¹⁷⁶. Per Poldelmengo invece "lo studio del traffico deve precedere il Piano Regolatore (...) solo se vi saranno nuove strade potranno sorgere in città nuove case, altrimenti lo sviluppo edilizio si orienterà verso la periferia". Secondo la sinistra il piano rischiava di immobilizzare l'attività edilizia che in quel momento assorbiva una buona parte della disoccupazione operaia¹⁷⁷. Il comune aveva affidato a Duilio Torres il compito di assistere l'ufficio tecnico nella redazione del piano: "che, per essere egli un nostro vecchio Concittadino, si è dichiarato disposto di accontentarsi del rimborso delle spese vive (viaggi, vitto, pernottamento) e dell'onorario a forfait di L.5.000 giornaliere per i soli giorni di effettiva permanenza a Vittorio Veneto (due giorni per settimana) oltre al premio finale da convenirsi ad approvazione avvenuta del progetto. L'architetto prof. Torres è docente in Urbanistica ed Architettura Generale all'Istituto Universitario di Architettura di Venezia ed ha già compilati diversi piani del genere (recentemente quello di Udine)"¹⁷⁸.

All'inizio tutti avevano pensato che il piano sarebbe stato portato a termine in sei-sette mesi, ma ora ci si rendeva conto che i tempi si erano dilatati anche a causa delle difficoltà di organizzare un ufficio di piano: "in un primo tempo si era messo a disposizione un piccolo locale del Municipio, poi si trasferì l'ufficio in una sala abbastanza ampia nei nuovi locali della Scuola Industriale, indi (all'inizio dell'anno scolastico) il Piano Regolatore venne collocato in due piccole stanzette concesse dal Circolo Vittorio Veneto e la richiesta da parte dell'Amministrazione Comunale di poter usufruire anche delle sale di lettura del Circolo non ha trovato accoglimento".

I ritardi venivano imputati alla necessità di lanciare una adeguata indagine conoscitiva sulla città perché presso l'ufficio tecnico non c'erano sufficienti materiali cartografici e dati per la formazione del piano. Torres aveva anche "dovuto indirizzare ed istruire il personale messo dall'Ufficio Tecnico a sua disposizione inquantoché era completamente a digiuno di studi Urbanistici". Due questioni si erano poi sommate al tema del piano per la richiesta di una

¹⁷⁶ *Ibidem*.

¹⁷⁷ Questa contrarietà della sinistra al piano fu ribadita anche nel 1954 durante l'approvazione: Poldelmengo "fu contrario fin dall'inizio all'idea di fare il Piano Regolatore, pur riconoscendo la necessità di una maggior disciplina nel settore edilizio. A suo modo di vedere il Piano studiato non sarà realizzabile che in minima parte nel prossimo trentennio". *Idem*, n.1, 8 maggio 1954.

¹⁷⁸ *Idem*, n.160, 20 dicembre 1952.

urgente soluzione compatibile con lo strumento di pianificazione: la soluzione del tracciato per il quarto lotto della circonvallazione e “un piano di massima per la eventuale sistemazione del Comando di Corpo d’Armata in Vittorio Veneto”. Di fatto Torres aveva impiegato cinquantasette giornate per la circonvallazione, tredici per il comando d’armata e quarantanove per il Piano Regolatore. L’istituzione dell’Ufficio Piano Regolatore si era reso necessario anche per la complessità e la dimensione del tema: “faccio presente che Vittorio Veneto ha la stessa estensione della città di Padova”. Non a caso l’opposizione con Poldelmengo si trovò a chiedere un aumento degli investimenti destinati al Piano Regolatore. Ormai che il piano aveva iniziato le sue attività bisognava cercare di chiudere la partita nel minor tempo possibile.

Nel ‘52 cominciava a definirsi l’idea di riconvertire all’uso commerciale tutto il blocco dei vecchi uffici regi che si sarebbero dovuti ristrutturare nel complesso del cosiddetto ‘quadrilatero’ creando un nuovo edificio per le poste e i servizi amministrativi sul retro del municipio definendo quella nuova piazza disegnata una quindicina di anni prima da De Min¹⁷⁹. Il comune di fatto avrebbe costruito l’edificio riservando il piano terra e parte del seminterrato all’amministrazione delle Poste, “sarebbe aspirazione dell’Amministrazione Comunale di sistemare nei piani superiori la Pretura, l’Ufficio Imposte Dirette e quello del Registro”. Si finiva così per svuotare lo storico palazzo Unione nell’intento di lasciare il campo libero a una nuova configurazione del primo lotto edificato del progetto di Rossi per il nuovo centro¹⁸⁰.

Queste non erano le sole novità che nascevano durante gli incontri con il progettista: “sempre in ordine dell’incremento edilizio del centro, si dovrà provvedere anche alla costruzione di una nuova Scuola elementare ed al completamento dell’edificio delle Scuole Secondarie”.

La politica di costruzione di alloggi popolari era sempre al centro delle attenzioni dell’amministrazione: “dovrà essere nei prossimi mesi iniziato il programma del 3° lotto Ina-Casa per 65 milioni con una trentina di appartamenti, così pure il progetto dell’Istituto Autonomo Case Popolari per 18 milioni con altri 6 appartamenti. Aggiungendo a queste iniziative i 20 milioni che il Comune ha deciso di spendere per la costruzione di case minime”. Veniva riconfermata la strategia di una città che cresceva con un carattere sempre più vicino a quello di una città popolare e sempre meno borghese¹⁸¹.

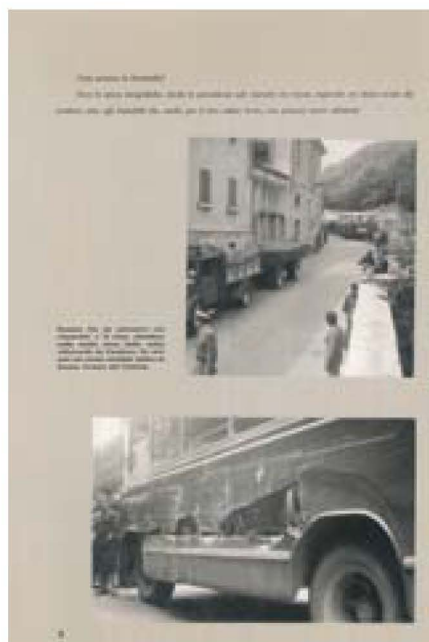
179 *Idem*, n.163, 27 dicembre 1952; *Idem*, n.58 e 59, 29 maggio 1954.

180 L’edificio delle poste fu progettato dall’architetto Dal Bo. *Idem*, n.55, 4 giugno 1955.

181 All’inizio del ‘53 si metteva mano al terzo lotto di case popolari a Serravalle. *Idem*, n.3, 21 febbraio 1953.

LA STRADA STATALE A SERRAVALLE E LE RIPERCUSSIONI SUL PIANO REGOLATORE

L'onorevole Franceschini sollecitò anche un dibattito sulla soluzione dell'attraversamento di Serravalle con il quarto lotto della nuova "strada interna", la strada che doveva realizzare lo Stato recuperando i rettifili già realizzati con i lavori d'emergenza. In quel periodo Duilio Torres stava finendo di elaborare il dossier sulla viabilità, uno strumento interessante che avrebbe permesso di supportare la discussione descrivendo in modo puntuale tutti gli scenari progettuali espressi fino a quel momento¹⁸². Nei primi giorni di gennaio la minoranza aveva indetto un'assemblea pubblica per informare i cittadini sul problema "che ha dato luogo ad oltre un decennio di dibattiti". Indisposto forse per convenienza Torres non illustrerà di persona le proposte nemmeno in consiglio comunale nonostante il sindaco non mancasse di precisare che "la soluzione è una anticipazione del Piano Regolatore del quale non rappresenta che uno stralcio funzionale e al quale è intimamente collegata".



Duilio Torres, frontespizio e pagina del dossier sulla viabilità per il quarto stralcio della nuova statale

¹⁸² *Idem*, n.2, 31 gennaio 1953.

Per Torres e l'amministrazione la nuova strada interna rappresentava "il Cardo Massimo dell'insieme, anche futuro, della Città"¹⁸³. Torres prevedeva la realizzazione di una circonwallazione alternativa alla "traversa interna" da poco costruita. Questo asse veniva considerato come un asse urbano e non come una strada a scorrimento veloce. Veniva proposta una tripartizione delle viabilità che attraversavano l'ampia piana: "La Via Dante-Virgilio rappresenterà quindi, inserita nella concreta "forma urbis", il cardo massimo della Città, mentre la Via della Vittoria che oggi è maggiormente percorsa, rappresenterà in seguito, e probabilmente sempre, il Corso turistico della città", terza era la nuova circonwallazione.



Schema di lettura dello stato di fatto del nodo di Serravalle¹⁸⁴

La ricostruzione delle originarie proposte di attraversamento del nodo di Serravalle doveva servire per una discussione sul carattere stesso della strada in relazione al centro storico. La proposta dell'Anas del 1937 prevedeva di far transitare l'infrastruttura a ovest di via Casoni, occupando gran parte del letto del Meschio, distruggendo la casa medievale ad archi e coinvolgendo piazza

¹⁸³ *Idem*, Relazione alla proposta tecnica di iniziativa Comunale, per la costruzione del IV tronco della via Allemagna n.51, sospesa dal 1938, presso l'Ufficio Tecnico di Vittorio Veneto.

¹⁸⁴ *Ibidem*.

Flaminio nel flusso del traffico. Le due soluzioni proposte precedentemente dall'ingegnere Serravallo (1936), invece, prevedevano di demolire gran parte delle cortine edilizie di via Casoni garantendo un andamento più rettilineo alla strada.

Nel 1938 erano state elaborate almeno altre tre proposte che prevedevano di salvaguardare il centro storico di Serravalle transitando con la statale a est di via Casoni per poi passare in galleria o in trincea alle spalle del duomo per ricongiungersi alla strada dopo la vecchia sede del cementificio.

L'ultima proposta documentata dal dossier sul traffico di Torres era quella proposta dalla maggioranza che prevedeva di far transitare la statale per via Casoni e a sud del duomo prevedendo un numero ridotto di demolizioni.

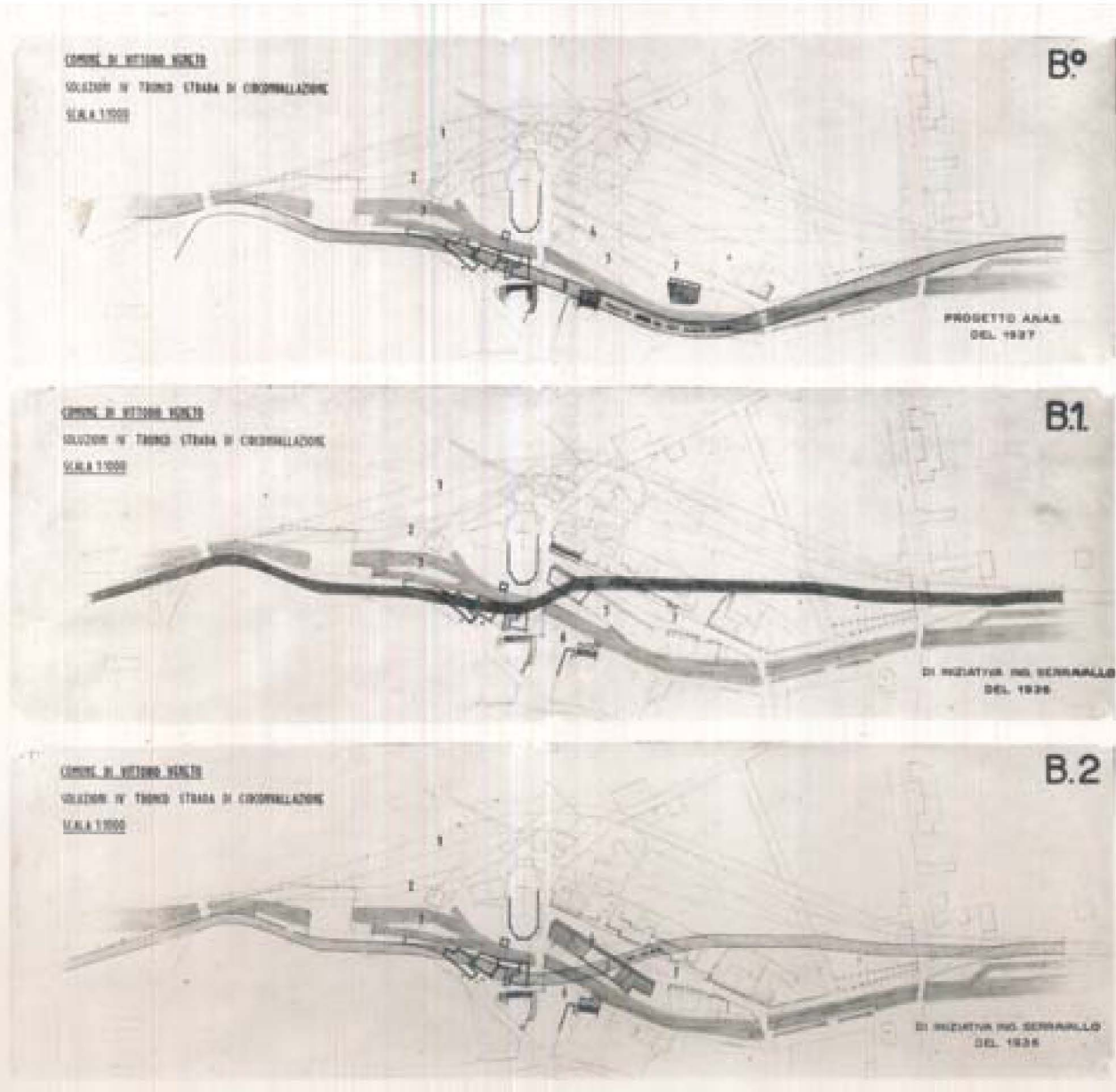
L'amministrazione era pervenuta a questa proposta opponendosi al nuovo tracciato proposto in quegli anni da Anas e Soprintendenza e centrato sull'ipotesi di un percorso ancora una volta sulla sinistra idrografica del Meschio. La paura per il sindaco era che la soluzione avrebbe provocato un abbandono delle attività economiche in centro e una crisi per la frazione. L'ufficio di piano e Torres furono invitati a costruire una proposta che fosse meno impattante dal punto di vista sociale, anche se più gravosa da un punto di vista del traffico.

Infatti, sappiamo che il dibattito sull'argomento aveva portato a due proposte opposte, e tra "quella radicale che deve anteporre le esigenze moderne del traffico ad ogni altra esigenza e che rappresenta il punto di vista ad esempio dell'ANAS, e quella interna che cerca di contemperare le esigenze del traffico con la necessità di non deviarlo completamente dall'abitato per non compromettere la vitalità, la Giunta ha scelto la seconda direttiva, pur non mancando nel Piano Regolatore la previsione di una strada esterna – la cosiddetta grande circonvallazione – come programma a lunga scadenza¹⁸⁵".

La strada interna doveva, nelle intenzioni della maggioranza, avere un carattere urbano essendo "il cardo massimo della nostra Città e pertanto deve venir considerata la via di grande transito cittadino e l'asse dello sviluppo edilizio".

Della soluzione proposta dal nuovo piano piaceva il fatto che si fosse operato "sfruttando allo scopo, nei limiti delle possibilità, le vecchie strade esistenti e cercando di valorizzare, vitalizzandole, aree ora cadute in abbandono e zone depresse". La progressiva costruzione di una viabilità alternativa alla originaria Strada Regia aveva provocato delle importanti ricadute sulle attività che originariamente erano poste lungo la strada: "la nuova strada sviò totalmente il movimento della vecchia Via Roma e ne determinò la rovina. L'apertura del V° tronco della strada di circonvallazione, cioè la Via Marconi, portò poi alla totale decadenza di via Caprera e di via Mazzini".

185 *Idem*, Delibere C.C., n.2, 31 gennaio 1953.



Sopra: tre delle soluzioni proposte per l'attraversamento di Serravalle

Nella pagina a fianco: le più recenti proposte per l'attraversamento di Serravalle documentate da Torres¹⁸⁶

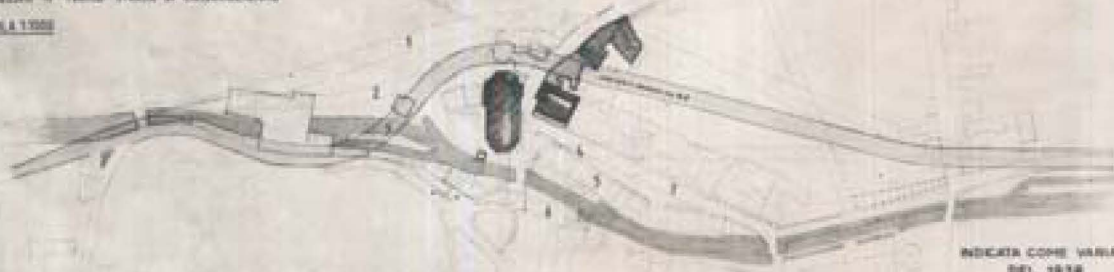
¹⁸⁶ *Idem*, n.2, 31 gennaio 1953.

COPIONE DI VITTORIO VENETO

SOLUZIONE IN TRINCE STRADA DI CIRCONVALLAZIONE

SCALA 1:1000

B.3



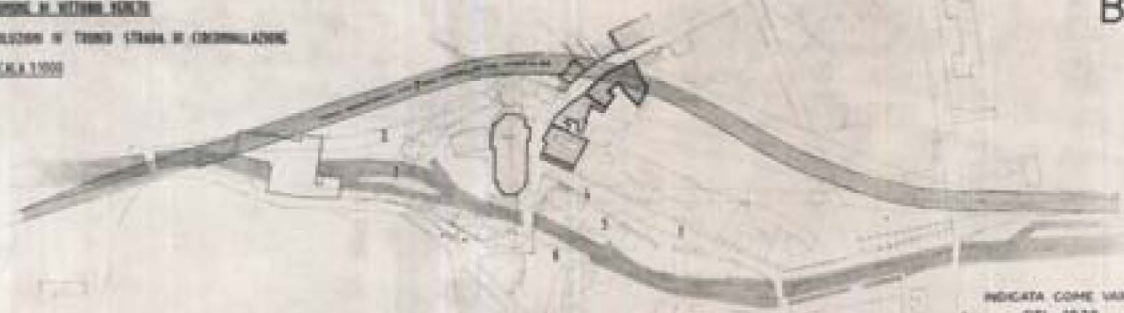
INDICATA COME VARIA
DEL 1938

COPIONE DI VITTORIO VENETO

SOLUZIONE IN TRINCE STRADA DI CIRCONVALLAZIONE

SCALA 1:1000

B.4



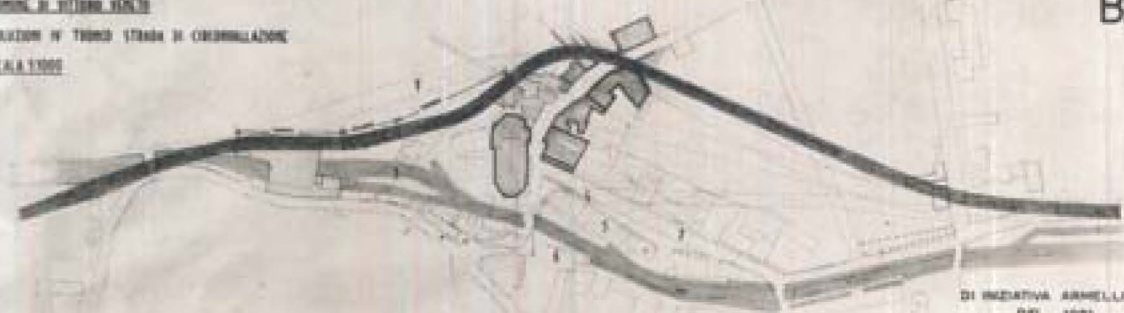
INDICATA COME VARIA
DEL 1938

COPIONE DI VITTORIO VENETO

SOLUZIONE IN TRINCE STRADA DI CIRCONVALLAZIONE

SCALA 1:1000

B.5



DI INIZIATIVA ARMELLINI
DEL 1931

COPIONE DI VITTORIO VENETO

SOLUZIONE IN TRINCE STRADA DI CIRCONVALLAZIONE

SCALA 1:1000

B.6



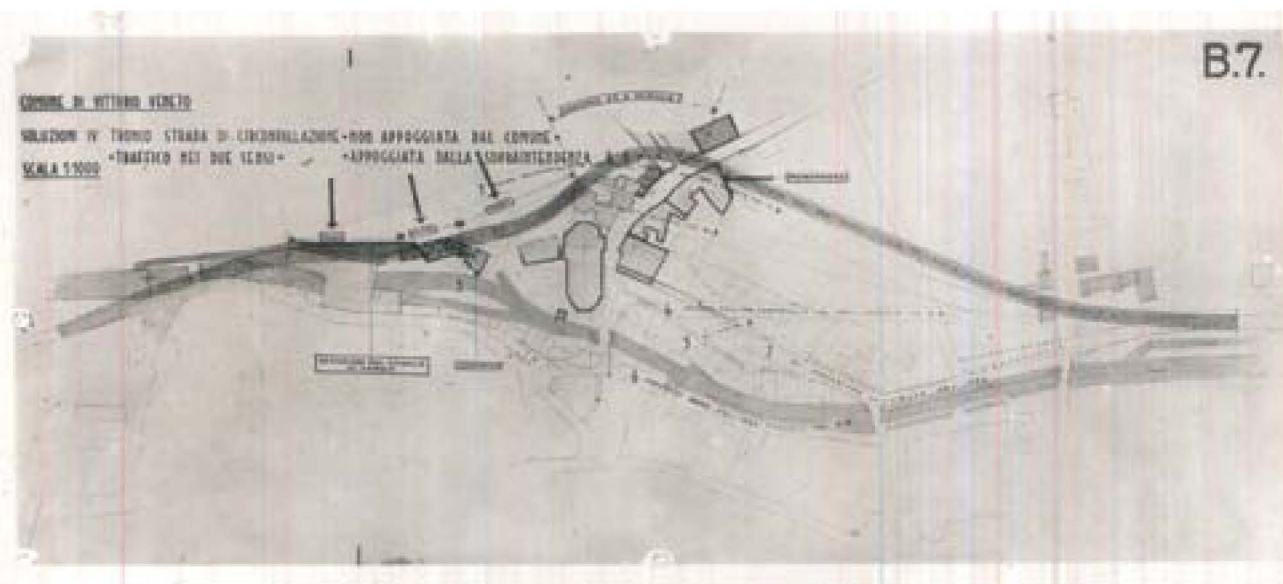
PROGETTO GENERALE
SCALITA' 1:1000
DEL 1938

La giunta non voleva assistere inerme alla progressiva desertificazione del tessuto commerciale di Serravalle, quindi la statale sarebbe passata per il centro e avrebbe raggiunto il duomo. Qui, per transitare sul Meschio, si sarebbe dovuto abbassare il ponte e allargare la curva con la demolizione della canonica e di casa Antonioli, come pure con la

demolizione di un fabbricato dei Marchi già acquistato dall'Anas per essere raso al suolo. Al posto della canonica, un poco arretrato, sarebbe stata ricostruita la loggia per fare da fondale a piazza Flaminio, mentre la demolizione di casa Antonioli avrebbe permesso di creare un poco di sagrato al di là del fiume. I flussi discendenti sarebbero stati nuovamente indirizzati su via Caprera, Mazzini e via Roma introducendo così il tema di un senso unico che non avrebbe impoverito il commercio serravallese.

L'ultima proposta di Anas e Soprintendenza (1952) prevedeva di passare a est di via Casoni realizzando poi una trincea che avrebbe modificato la scalinata di Sant'Augusta

Alla ripresa del dibattito consigliare, quasi un mese dopo, l'assessore ai lavori pubblici Antonio Comis osservava come "dalla precedente discussione ho avuta la sensazione che l'elaborato del prof. Torres sia stato accolto da qualcuno con ostentato disinteresse". La difesa di Torres e del suo lavoro era esplicita: "è sempre stato considerato fra i migliori architetti e urbanisti d'Italia. Egli è



L'ultima proposta di Anas e Soprintendenza (1952) prevedeva di passare a est di via Casoni realizzando poi una trincea che avrebbe modificato la scalinata di Sant'Augusta

un valente maestro, un insigne professore universitario ed in epoca remota fu anche un nostro concittadino”¹⁸⁷. Secondo Comis il problema viabilistico del nodo di Ceneda era stato oggetto delle attenzioni anche di professionisti del calibro di Giovannoni e Morpurgo, ma anche di Ogetti¹⁸⁸. L’opposizione di sinistra si espresse in modo chiaro per risolvere il problema della viabilità con la costruzione della circonvallazione esterna e della galleria, proponendo che le due proposte contrapposte, quella interna e quella esterna, fossero decise da un referendum popolare. L’improvviso ingresso nel dibattito della soprintendenza che dichiarò il vincolo monumentale e quindi l’indisponibilità alla demolizione di casa Antonioli e della canonica rese più angusto lo spazio di manovra della maggioranza che però proseguì la sua strada.

Anche se per il sindaco “il Piano Regolatore ha un suo proprio svolgimento amministrativo per il quale deve necessariamente lavorare in segreto e ciò per evitare speculazioni dei terzi”¹⁸⁹ una serie di schizzi preparati da Duilio Torres avevano il compito di mostrare le modeste trasformazioni operate sul tessuto edilizio di Serravalle.

IL PIANO TORRES

Il piano regolatore che fu adottato nel maggio del 1954 assorbì i frutti e le mediazioni del dibattito sulla viabilità. Il piano prevedeva di far transitare la statale per il centro di Serravalle, ma contemporaneamente Torres aveva previsto la nuova circonvallazione est che staccatasi poco a monte di San Giacomo di Veglia, sarebbe transitata per i prati del Meschio. La nuova statale sarebbe passata tra Costa e San Andrea rimanendo alta rispetto a Serravalle per poi entrare nella valle percorrendo la sinistra idrografica del fiume e passare alle spalle della chiesa di Santa Giustina per ricollegarsi all’esistente a monte di porta Cadore.

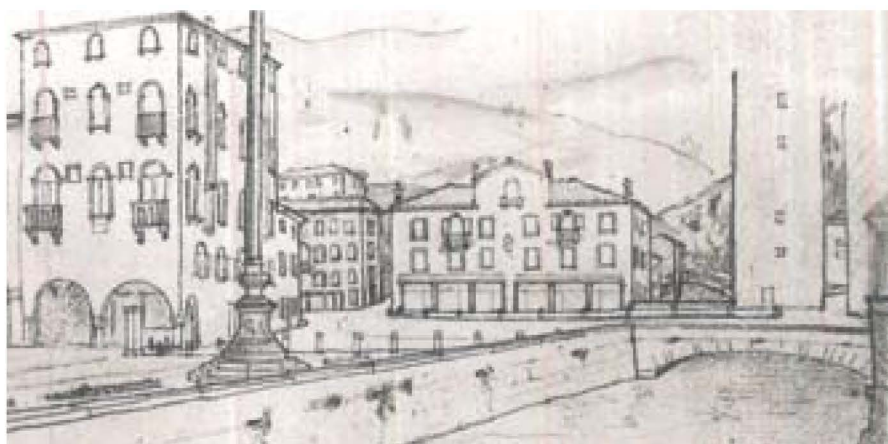
Le ipotesi di collegamento erano state attentamente verificate con una campagna di rilievi che non era di sicuro passata inosservata in città: “si è dovuto procedere a rilievi frazionati, a seconda della natura altimetrica del suolo; in certi casi con livellazioni di massima, in altri (come nel caso in prossimità della gradinata di S. Augusta e della centralina della Italcementi) con rilievi necessariamente (anche se si trattava di un Piano Generale) molto dettagliati”¹⁹⁰.

187 *Idem*, n.4, 21 febbraio 1953.

188 *Ibidem*.

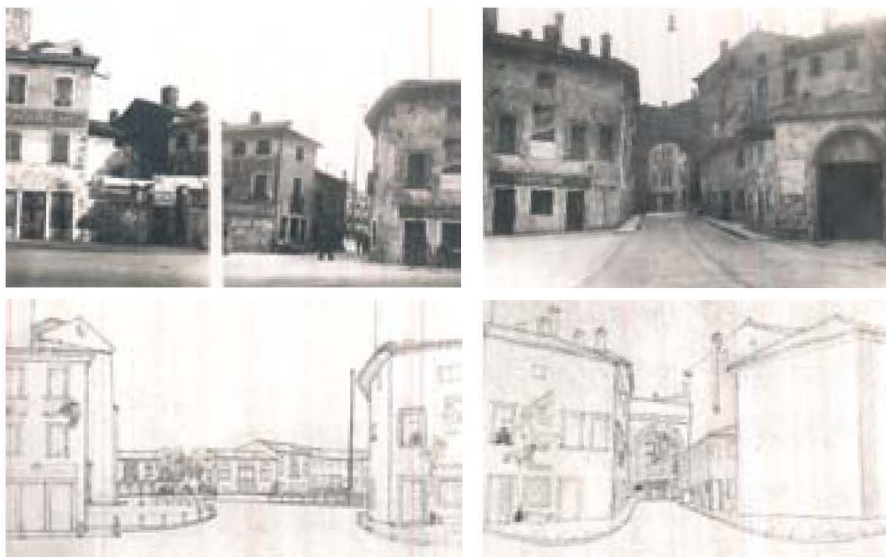
189 *Ibidem*.

190 Relazione del Piano Torres.



Sopra: in occasione dell'attraversamento del ponte casa Antonioli sarebbe stata demolita e ricostruita in arretramento in modo da garantire la realizzazione di un ampio sagrato di fronte al duomo.

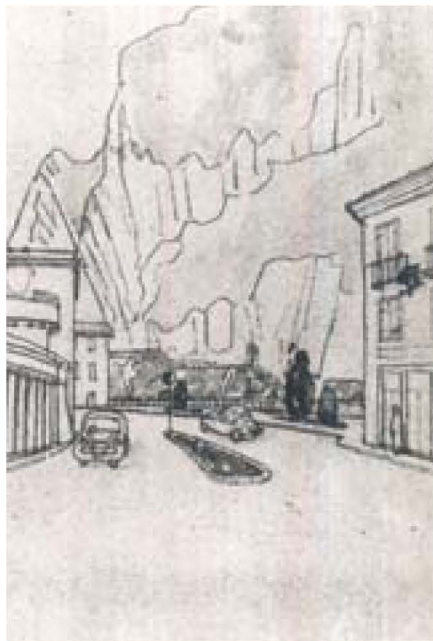
A sinistra: soluzione planimetrica del nodo di Piazza Flaminio che prevedeva la demolizione di casa Antonioli e della canonica.



Veduta da nord delle trasformazioni che si sarebbero ottenute con le demolizioni



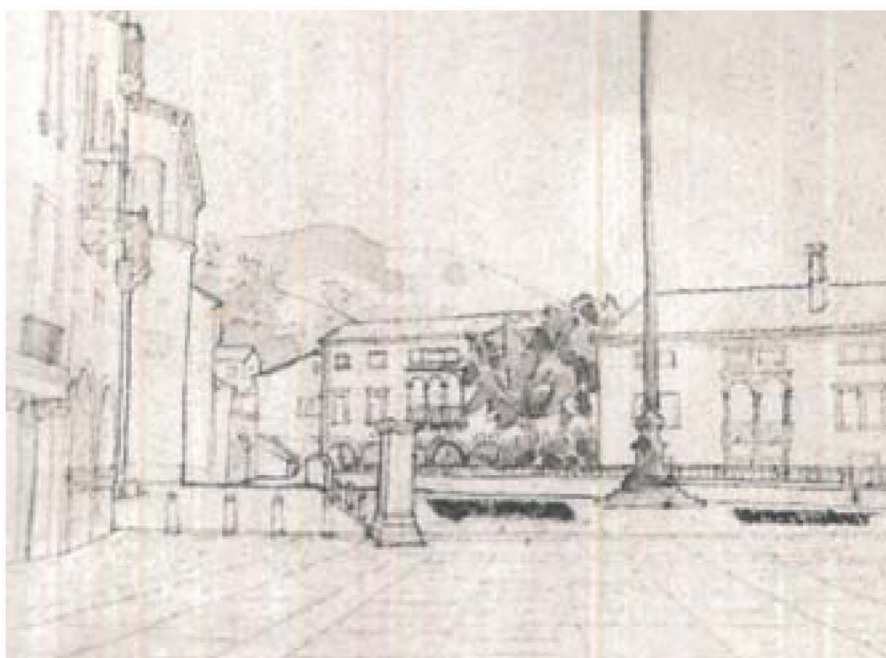
Nel punto dell'incrocio tra via Casoni e la Calcada la necessità di allargare la curva fece proporre a Torres la demolizione della canonica prevedendo la ricostruzione della loggia d'ingresso



Demolizioni per allargare la statale a monte di piazza Flaminio



I due schizzi (qui sopra e nella pagina a fianco) mostrano come avrebbero inciso le demolizioni di casa Antonioli e della canonica rispetto alla percezione dello spazio urbano da piazza Flaminio.



COMUNE DI VITTORIO VENETO

Piano Regolatore Generale

SCALA 1:5000

VERDE ATTUALE DA VINCOLARE E NUOVO
DA RENDERE VINCOLATIVO E PUBBLICO

SPERIMENTAZIONE DI UNO DEI SISTEMI DI
VALUTAZIONE DEL VALORE DEL TERRENO

SPERIMENTAZIONE DI UNO DEI SISTEMI DI
VALUTAZIONE DEL VALORE DEL TERRENO

SPERIMENTAZIONE DI UNO DEI SISTEMI DI
VALUTAZIONE DEL VALORE DEL TERRENO

SPERIMENTAZIONE DI UNO DEI SISTEMI DI
VALUTAZIONE DEL VALORE DEL TERRENO

SPERIMENTAZIONE DI UNO DEI SISTEMI DI
VALUTAZIONE DEL VALORE DEL TERRENO



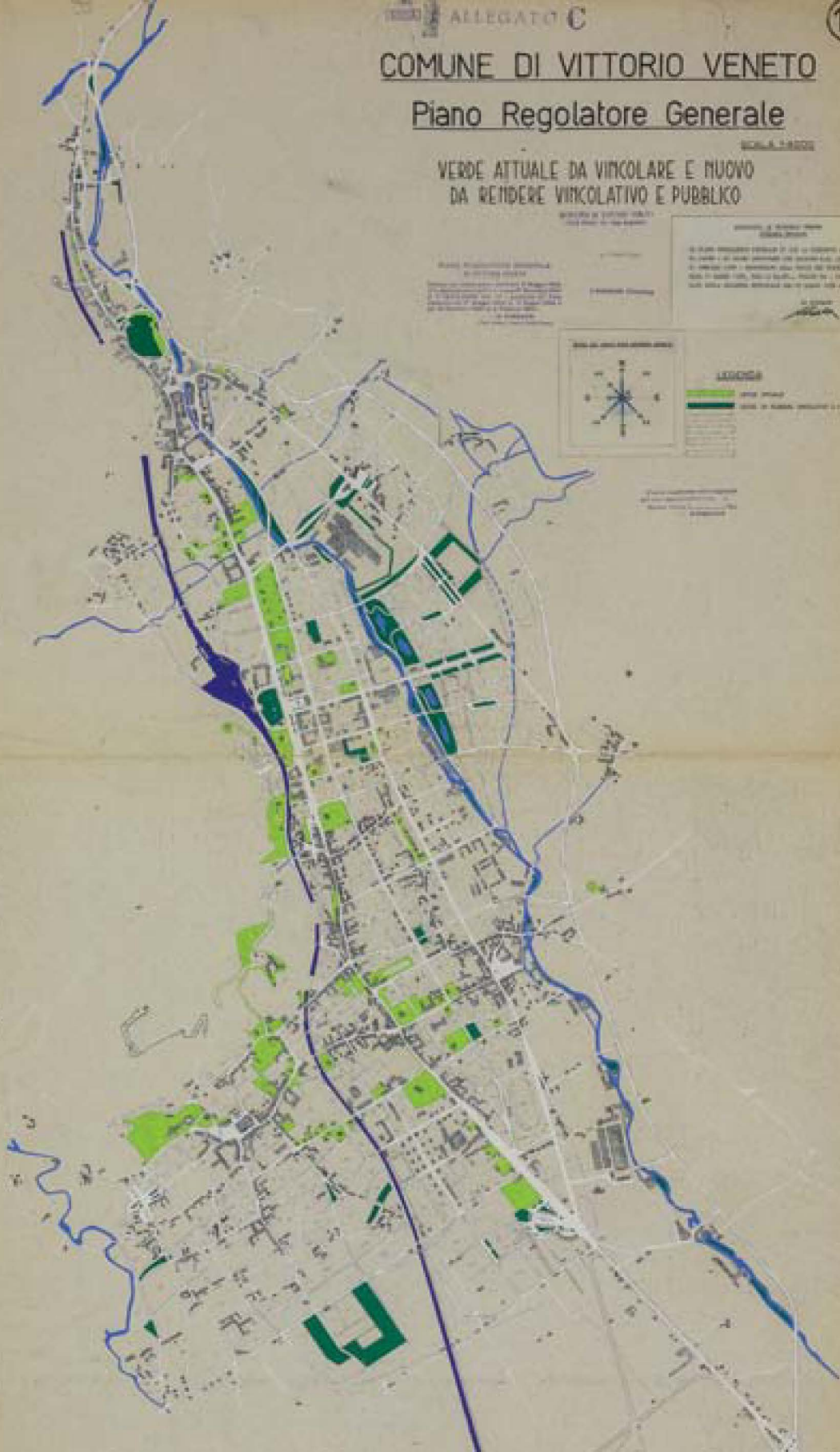
SPERIMENTAZIONE DI UNO DEI SISTEMI DI
VALUTAZIONE DEL VALORE DEL TERRENO



LEGENDA

- VERDE ATTUALE
- VERDE DA RENDERE VINCOLATIVO E PUBBLICO

SPERIMENTAZIONE DI UNO DEI SISTEMI DI
VALUTAZIONE DEL VALORE DEL TERRENO



La nuova grande strada per Torres doveva avere il carattere di una *greenway* che nel tratto meridionale delimitava l'espansione della nuova zona industriale sui prati del Meschio.

La scelta delle strategie di attraversamento e di adeguamento dei tessuti urbani alla nuova mobilità avveniva a valle di una indagine capillare sull'edificato storico testimoniata nelle tavole di rilievo dell'esistente: "Non bisogna dimenticare, prima di tutto, che Vittorio, nelle sue due antiche parti, ha in se ancora molti edifici DI CARATTERE ed anche un certo numero di edifici MONUMENTALI, e poiché il conservare possibilmente tutti questi particolari edifici, pur sviluppando organicamente il Piano, sarebbe opera quanto mai meritoria, si è creduto indispensabile segnare nella tavola della quale si parla, gli edifici in parola, acciò che nello studio da sviluppare siano sempre presenti. Ma oltre agli edifici d'arte vi sono anche, in tutte le Città, elementi costruttivi di valore economico notevole che bisogna pur tenere presenti, perché essi pure non abbiano a venir distrutti, possibilmente, dalle variazioni o aggiunte di viabilità interne che, per i raccordi a quelle di sviluppo, si ritenga di dover attuare."¹⁹¹

Il piano di Torres si distingueva dai progetti urbanistici antecedenti per un atteggiamento conservativo del tessuto edilizio storico. Le demolizioni erano poche e il tema degli "sventramenti" era del tutto assente dal piano: "si è scrupolosamente tenuto conto di non distruggere case d'arte o di carattere, e, con le correzioni varie, anzi, di mettere case possibilmente in maggior valore"¹⁹².

In modo non diverso Torres considerò il verde pubblico e privato di viali e giardini come una invariante strutturale del progetto tanto più che il piano doveva perseguire l'immagine di una città giardino.

Ritornavano in auge i modelli dell'urbanistica d'inizio secolo, ma in realtà il verde era per lo più privato a parte l'ampio parco previsto lungo il Meschio, a cavallo dell'attuale viale Vittorio Emanuele II¹⁹³, e la pubblicizzazione del grande sistema di verde corrispondente ai resti del castello caminese di Serravalle o il sistema del viale verde di San Andrea. Per il resto l'effetto della città giardino era lasciato ai giardini delle case operaie, previste oltre il fiume, che però sarebbero state circondate più da orti che da giardini.

Il piano prevedeva di cogliere la complessità paesaggistica della vallata rendendo

¹⁹¹ *Ibidem*.

¹⁹² *Ibidem*.

¹⁹³ "E poiché Via Cavallotti è sensibilmente sopraelevata dai terreni che attraversa, sia per poterne creare rampe raccordate di discesa che distanzino i complessi edificanti sopracitati, sia per fiancheggiarla di notevole quantità di verde, sono state create lateralmente due larghe fasce protettive. E preso lo spunto dal passaggio del Meschio, anche in parte lateralmente alberate e con le alberate isolette, la creazione di un parco con piccoli laghi, nel qual parco torni possibile costruire alcuni villini, è sembrata veramente attraente. Le altre zone per costruzioni hanno avuto studio attentissimo di ogni viabilità che loro interessi, a seconda del carattere e della densità corrispondente". *Ibidem*.

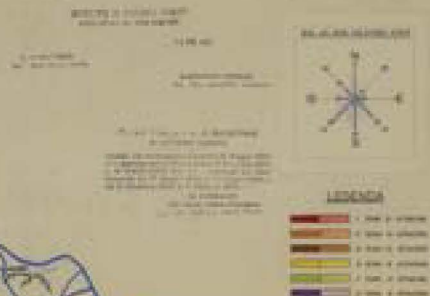
COMUNE DI VITTORIO VENETO

Piano Regolatore Generale

SCALE 1:4000

PROGRESSIONE DEI TEMPI DI ATTUAZIONE

(APPROSSIMATIVA PER QUINQUENNI)



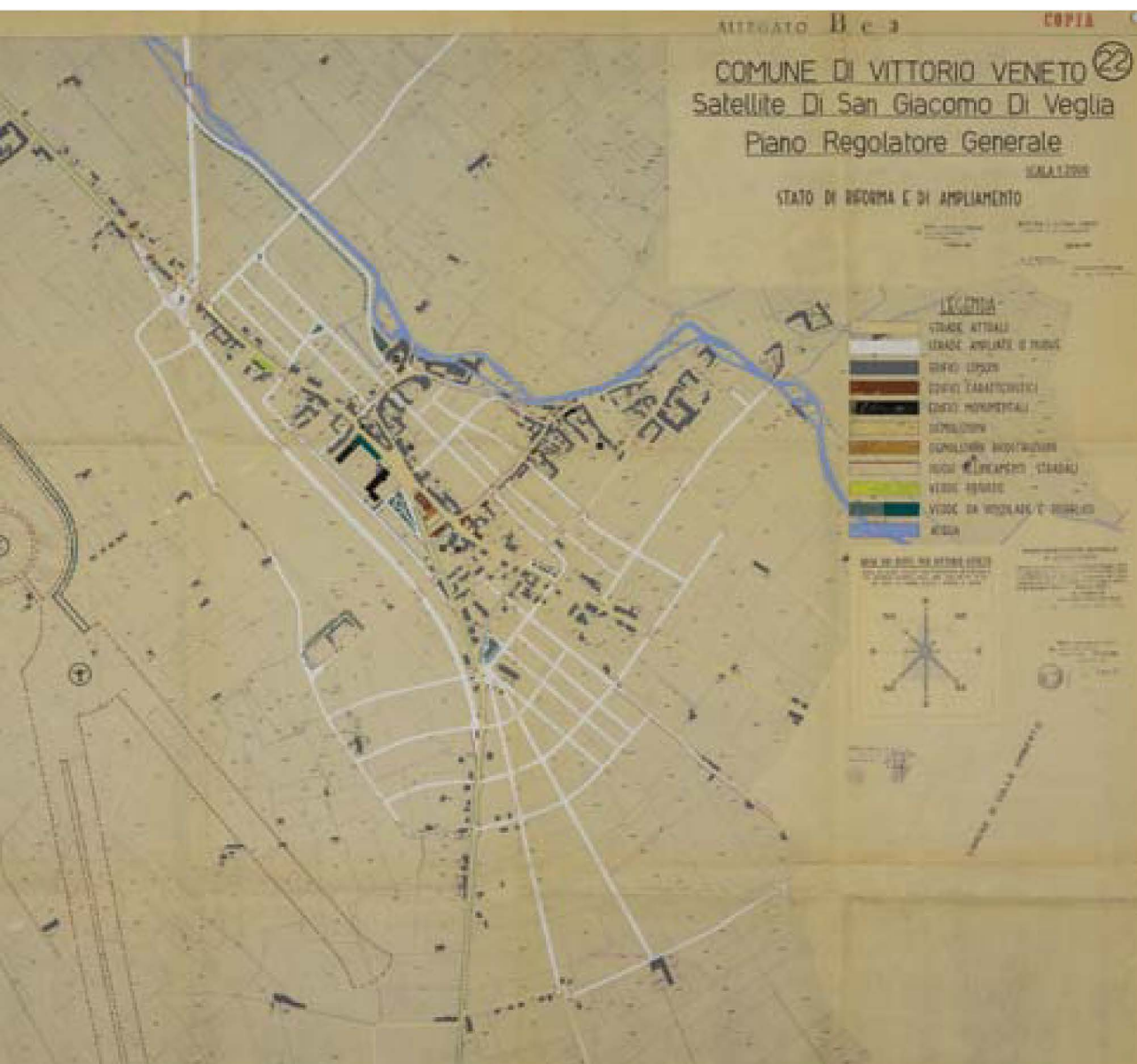
più accessibili con strade moderne e panoramiche Santa Augusta, San Martino, San Rocco e San Lorenzo. In sostanza Torres prendeva la griglia viaria costruita nella prima metà del Novecento per leggerla come un sistema antico e funzionale per la struttura della città moderna. Non a caso l'assetto stradale veniva descritto con una metafora medica: "La distribuzione arteriosa Nord Sud doveva essere, naturalmente, la prima a definirsi, e poi che fu definita questa furono tracciati i vari 'Decumani' accogliendo, correggendo, e completando le spontanee immissioni dall'esterno che, per effetto di insufficienze gravi, non arrivavano a beneficiare la parte viva dell'abitato aiutandolo contemporaneamente ad espandersi con razionalità. E poiché la scelta della posizione di questi 'Decumani' nasceva quasi spontanea, sì, ma in certi casi, per condizioni locali, di difficile attuazione, e poiché, ancora le posizioni logiche non dovevano essere modificate, perciò qualche tracciato pur non sembrando ortodosso, tale non può essere considerato quando si pensi che più volte col fare e rifare gli studi, meglio non fu possibile ottenere, che le compromissioni in atto, non sempre si possono completamente superare. Posizioni spontanee si sono dette, quelle scelte per condizioni che si potrebbero dire precostituite, posizioni logiche le altre interposte, e differentemente, a sola tutela della organicità del Piano, non si potevano trattare.

Fra questi 'Decumani' si genera una gerarchia e, si potrebbe anche dire, un ordine di specialità.

Come in tanti altri casi classici, anche nel nostro il più importante dei suddetti 'Decumani' (Costa - Termo) non è lineare e prende il flusso di vita prevalentemente da uno più che dall'altro capo.

Il secondo fra i più importanti (Pontavai - Via Da Ponte) segue tutto lo spessore della Città ampliata passando dai successivi incroci coi Cardì, attraversando il fulcro dell'articolazione della più antica Via addossata al monte, che diventerà anche il fulcro proprio della Città. L'altro, che da un tracciato precostituito non ebbe mai vita viva (via Cavallotti), non potrà mai averla tale se non in proporzione al valore della zona rappresentativa della Città che attraversa e prenderà invece aspetto di Via Aulica, mentre la più antica Nord Sud accostata al Monte Altare diventerà il Corso Turistico cittadino. L'altro "Decumano" ancora (S.Andrea - Viale della Vittoria) prenderà flusso da tutti due i capi, verso Olarigo e S.Lorenzo e verso S.Andrea, che saranno tutte e due zone di sicuro sviluppo abitativo. Tutte le vie sono calcolate di misura minima per ogni necessità"¹⁹⁴.

¹⁹⁴ *Ibidem*. Non a caso l'ultima frase della relazione del piano prevedeva un chiaro riferimento alla medicina, proponendo il piano regolatore come indispensabile per un corretto equilibrio del corpo urbano: "Il Piano di una Città si deve considerare come un organismo umano composto di muscoli, arterie, vene, parti di respiro e di resistenza nervosa, di compensi, e di riflessi, e mancando anche uno solo di questi elementi, ne viene a mancare l'armonica funzionalità. Perciò verso il tutto armonico, anche ed ancor più per la realizzazione, deve essere mirato".



L'espansione del reticolo viario nel quartiere satellite di San Giacomo di Veglia

L'assetto viario ereditato dal passato veniva sostanzialmente mantenuto cercando di conservare anche il più possibile l'ambiente policentrico di una città che nel 1953 aveva circa ventimila abitanti, ma che nelle aspettative del progettista avrebbe dovuto superare i cinquantamila residenti in trentanni.

La principale area di espansione era posta a Vittorio centro sulla sinistra idrografica del Meschio. Si trattava di un insediamento a bassa densità: "Il complesso della trama viaria fra il Meschio e la strada di Costa è stato studiato per creare della edilizia estensiva non sparsa, sorgente a caso, ma per un insieme di costruzioni estensive organizzate, come la moderna urbanistica consiglia, perchè la posizione di quella piana è, indubbiamente, anche perchè fortunatamente non compromessa, la più bella e ampia che sia disponibile in tutta la Città".

Su quest'area, soprattutto il settore a monte del viale, l'amministrazione iniziò ad acquistare alcune proprietà dai privati per edificare residenze popolari lungo via Cavallotti in previsione delle indicazioni del PRG¹⁹⁵.

Tra le infrastrutture più importanti Torres ritenne di porre particolare attenzione al collegamento ferroviario con Conegliano studiando il raddoppio dei binari. Infatti, la linea per Ponte delle Alpi era già stata costruita per ospitare il secondo binario e l'ipotesi di un prolungamento della linea per Dobbiaco era sempre in evidenza. La ferrovia ampliata avrebbe aiutato l'espansione delle industrie a sud anche con la previsione di un grande piano caricatore. Sempre a sud per rendere più semplici i collegamenti tra le due parti di Ceneda si sarebbe realizzato un sottopasso ferroviario. A Serravalle, invece, il piano regolatore prevedeva la costruzione della terza stazione ferroviaria di fronte alla chiesa di San Giovanni, che sommata a quella di Nove, trasformava la ferrovia in un servizio metropolitano che si sommava a quello della rete del trasporto pubblico cittadino.

Tra le principali innovazioni proposte nel piano possiamo vedere nella tavola di sintesi in rosa la nuova zona ospedaliera posta tra Serravalle e Sant'Andrea, in marrone la grande area della caserma Gotti e in grigio l'enorme area industriale posta a cavallo del Meschio nella zona meridionale della città a cavallo del Meschio e sul lato opposto alla torcitura dei Marinotti.

Alle spalle del municipio Torres prevedeva una grande area dove si sarebbe costruito il nuovo palazzo per le poste e i servizi dello Stato, mentre a monte veniva prevista una grande area per strutture ecclesiastiche e lungo il Meschio la sede per il nuovo duomo.

Torres predispose anche una tavola che avrebbe dovuto modulare i tempi di attuazione del piano nei successivi trent'anni. Si trattava di un programma che scandiva l'espansione in sei fasi proponendo prima una densificazione lungo

195 ACVV, Delibere C.C., n.41, 18 maggio 1955.

gli assi esistenti della città novecentesca e rinviando a una fase successiva gli ampliamenti a oriente del Meschio. Questa tavola per Torres sarebbe stata “riservata agli Organi direttivi della Città, e dovrà servire soltanto di ‘orientamento’ per le decisioni che, nel tempo, gli organi in parola dovranno prendere il graduale sviluppo della Città. Essa Tavola è orientativa con riferimento soltanto alle opportunità tecnico-economiche”.

Il documento anticipava in questo modo la successiva esperienza italiana dei programmi pluriennali di attuazione.

A differenza delle altre frazioni del comune a San Giacomo di Veglia, descritto come un “satellite” di Vittorio Veneto, veniva attribuita una superficie edificabile due volte superiore a quella esistente. Il carattere dell’impianto era quello di un villaggio operaio che nelle intenzioni sarebbe cresciuto grazie alle importanti aree industriali contigue previste nel piano. Dall’altra parte l’ampia campagna aperta del paese veniva interessata dalla costruzione di un grande aeroporto con funzioni militari e civili. Una aspettativa ambiziosa da parte della maggioranza democristiana che pensava di crescere le sue dotazioni di servizio come se si fosse trattato di un capoluogo provinciale.

La questione della distribuzione dei servizi nel piano divenne cruciale quando si trattò di collocare funzioni in grado di avere un ruolo urbano e simbolico, come il “nuovo tempio nel Centro della Città e di quello alla testata della Città a Sud (Porta Venezia) con zone di contorno verdi”. Il piano Torres era invece meno preciso nel localizzare altri servizi che non creavano elementi di centralità: “nel piano sono proposte invece due posizioni diverse per il trapianto del Campo Sportivo che il naturale imbocco alla Via già costruita in continuazione alla Druso, da Porta Venezia, verrà a tagliare. La prima posizione per un impianto di modesta portata a Costa, la seconda di più ampio respiro, fra la Città e il satellite, innestandolo a quella che fatalmente bisognerà pure che sia creata per l’Aviazione, sul fianco di S. Giacomo dove è solo possibile costruire piste di atterraggio per aeroplani”. Il nuovo grande stadio si legava al sistema di piste aeree tanto da essere disegnato con grande attenzione nella pianura a ovest di San Giacomo.

Il PRG fu adottato con delibera n.1 dell’8 maggio 1954. Una volta pubblicato furono presentate 127 osservazioni che senza dubbio contribuirono ad alimentare molti conflitti se alla seduta del Consiglio Comunale parteciparono solo quindici consiglieri su trenta. Tra le osservazioni c’erano quelle dei partiti di opposizione che contestavano il dimensionamento del piano tarato su una città che avrebbe avuto 50.000 abitanti. Un numero irragionevole rispetto alle dinamiche che si esprimevano sul territorio. Poldelmengo pose il problema che un tale dimensionamento conduceva a un insediamento disperso e diffuso e quindi disordinato per la gestione dei servizi, ma il sindaco rispose “che i nuovi criteri urbanistici spargono la popolazione su aree molto vaste, creando a volte



L'area dell'insediamento sparso di Forcal nel 1957

interi quartieri isolati, veri e propri satelliti. Né è da preoccuparsi ora delle spese per i servizi, in quanto i servizi seguono e non precedono lo sviluppo dell'abitato urbanistico"¹⁹⁶.

Il sindaco i problemi rispetto al piano li aveva anche all'interno della maggioranza se persino il consigliere Ugo Cancian si trovò a dichiarare una contrarietà "su tutta l'impostazione data al Piano Regolatore Generale, quindi, nel suo complesso, è contrario al Piano elaborato".

Per molti quel piano ingessava le possibilità di trasformazione della città perché l'atteggiamento del progettista era, anche per l'opposizione, troppo conservatore. Non a caso Poldelmengo, contemporaneamente al dibattito sul piano, proponeva alla giunta di allargare e raddrizzare strade come via di Porcia. La lettura complessiva del piano non faceva breccia in chi era abituato ad affrontare i problemi dell'espansione urbana attraverso interventi incrementali. In attesa di inviare il piano regolatore all'approvazione ministeriale la sinistra propose di mettere mano immediatamente ad alcune varianti prima ancora di inoltrare a Roma il PRG. Questo avrebbe richiesto una doppia pubblicazione dello strumento adottato, ma avrebbe reso più spedita l'approvazione se le "osservazioni accolte vengono immediatamente inserite negli elaborati"¹⁹⁷. Il piano ricevette la definitiva approvazione solo il 21 gennaio del 1958.

¹⁹⁶ *Idem*, n.117, 1 ottobre 1955.

¹⁹⁷ *Idem*, n.5, 10 maggio 1955.

COMUNE DI VITTORIO VENETO

Piano Regolatore Generale

地址: 佛山, 广东, 中国

ARTERIE PRINCIPALI
E ZONIZZAZIONE PER DENSITA'

[illegible]

1994-2000

22. The following information is available for the year ended 31/12/2014:

1. The first step is to identify the problem or question that needs to be answered. This involves understanding the context and the specific requirements of the task.

0000-0001-0000-0000



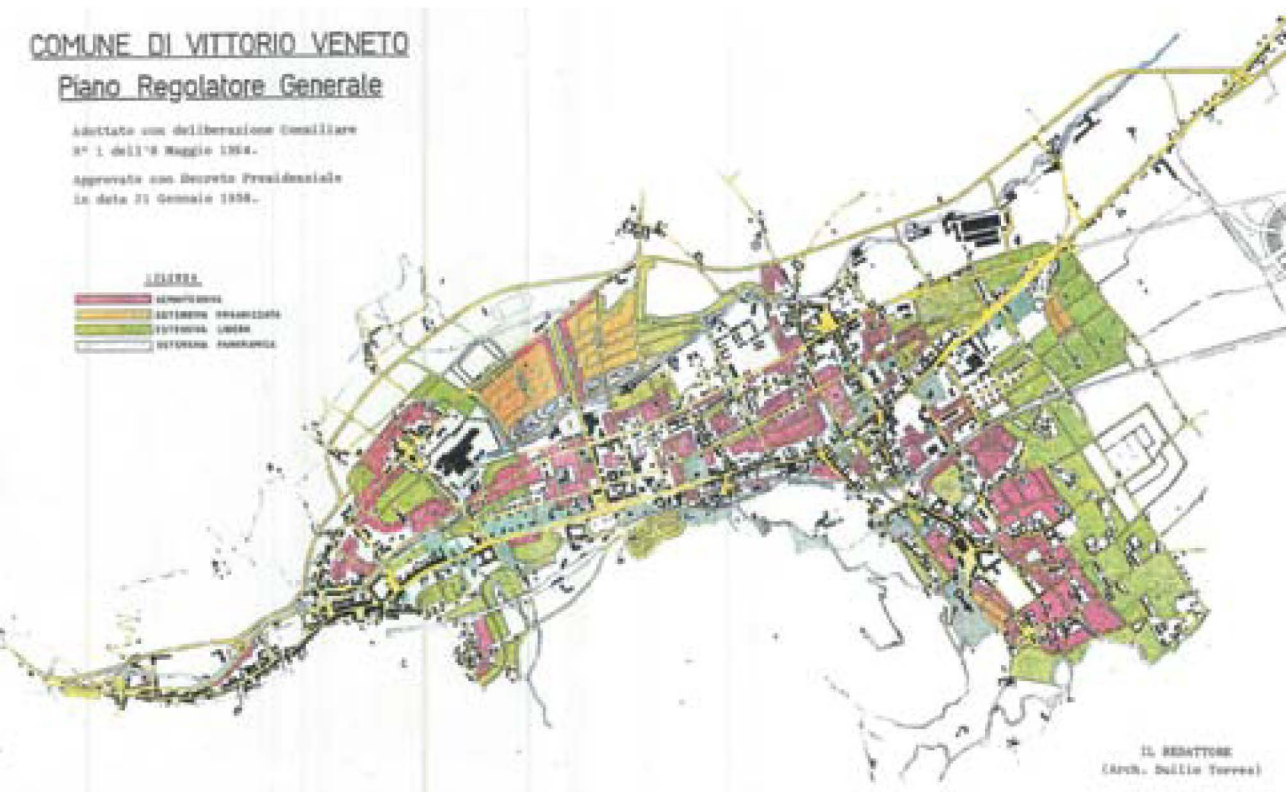
Abstract

[illegible]

1992, 1993, 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 26

DATE	DESCRIPTION	AMOUNT	DATE	DESCRIPTION	AMOUNT
1891	1891	...	...
1892	1892	...	...
1893	1893	...	...
1894	1894	...	...
1895	1895	...	...
1896	1896	...	...
1897	1897	...	...
1898	1898	...	...
1899	1899	...	...
1900	1900	...	...
1901	1901	...	...
1902	1902	...	...
1903	1903	...	...
1904	1904	...	...
1905	1905	...	...
1906	1906	...	...
1907	1907	...	...
1908	1908	...	...
1909	1909	...	...
1910	1910	...	...
1911	1911	...	...
1912	1912	...	...
1913	1913	...	...
1914	1914	...	...
1915	1915	...	...
1916	1916	...	...
1917	1917	...	...
1918	1918	...	...
1919	1919	...	...
1920	1920	...	...
1921	1921	...	...
1922	1922	...	...
1923	1923	...	...
1924	1924	...	...
1925	1925	...	...
1926	1926	...	...
1927	1927	...	...
1928	1928	...	...
1929	1929	...	...
1930	1930	...	...
1931	1931	...	...
1932	1932	...	...
1933	1933	...	...
1934	1934	...	...
1935	1935	...	...
1936	1936	...	...
1937	1937	...	...
1938	1938	...	...
1939	1939	...	...
1940	1940	...	...
1941	1941	...	...
1942	1942	...	...
1943	1943	...	...
1944	1944	...	...
1945	1945	...	...
1946	1946	...	...
1947	1947	...	...
1948	1948	...	...
1949	1949	...	...
1950	1950	...	...
1951	1951	...	...
1952	1952	...	...
1953	1953	...	...
1954	1954	...	...
1955	1955	...	...
1956	1956	...	...
1957	1957	...	...
1958	1958	...	...
1959	1959	...	...
1960	1960	...	...
1961	1961	...	...
1962	1962	...	...
1963	1963	...	...
1964	1964	...	...
1965	1965	...	...
1966	1966	...	...
1967	1967	...	...
1968	1968	...	...
1969	1969	...	...

[illegible]

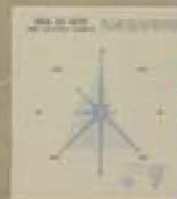


Duilio Torres, tavola di adeguamento del piano regolatore a seguito dell'approvazione, 1958

Nella pagina a fianco: *tavola di dimensionamento del piano. In arancione le aree semintensive, in verde quelle meno edificate, semiestensive*

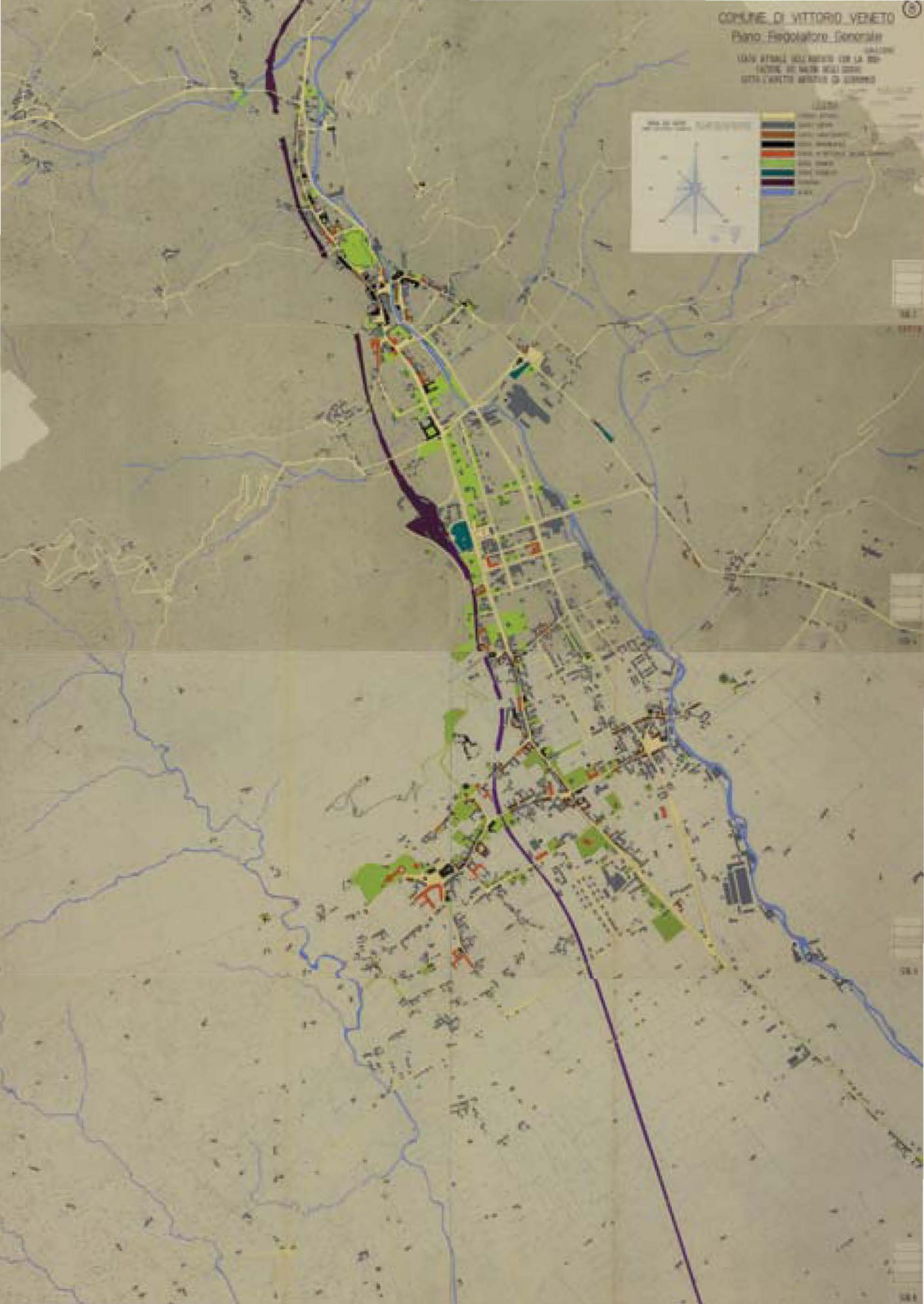
Nelle pagine seguenti:

a sinistra: *il territorio della città fu cartografato costruendo quattro tavole del rilievo su base catastale*
a destra: *il piano riproponeva la stessa parte del territorio proponendo le modifiche di disegno urbano previste nelle tavole di zonizzazione*



LEGENDA

[Yellow]	AREE VERDE
[Dark Green]	AREE VERDE
[Light Green]	AREE VERDE
[Red]	AREE VERDE
[Blue]	AREE VERDE
[Dark Blue]	AREE VERDE
[Light Blue]	AREE VERDE
[Purple]	AREE VERDE

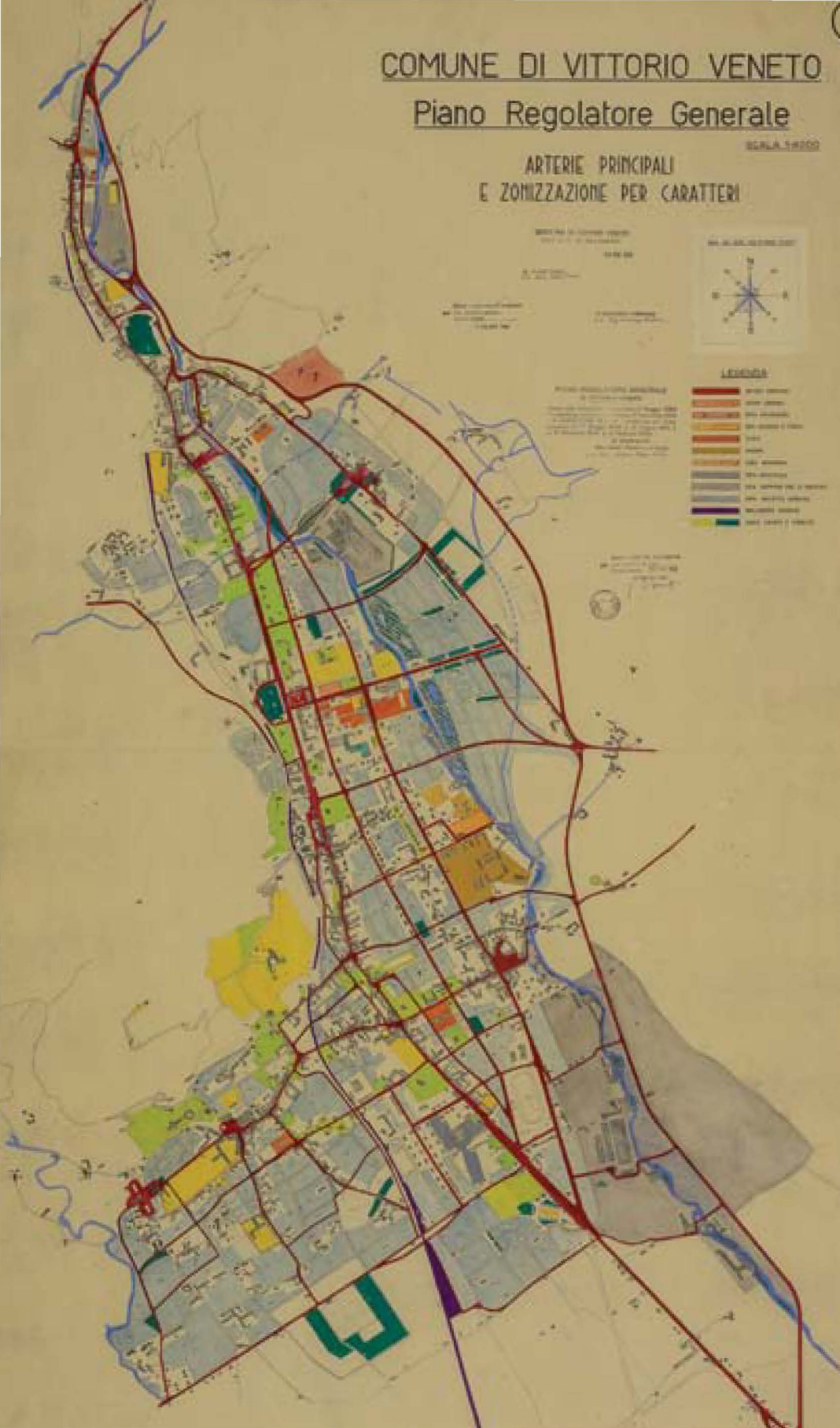


COMUNE DI VITTORIO VENETO

Piano Regolatore Generale

1992年 5月 20日

ARTERIE PRINCIPALI
E ZONIZZAZIONE PER CARATTERI



5. INTERESSI FONDIARI E SCENARI DI CRESCITA DEMOGRAFICA: DALLA VARIANTE DI VIALE CAVALLOTTI ALLA VARIANTE GENERALE DEL 1974

LA VARIANTE DI VIALE CAVALLOTTI, DAL DISEGNO URBANO COMPLESSIVO ALL'ADDIZIONE PER FUNZIONI

La "Variante al Piano Regolatore Generale nella zona di viale Cavallotti", adottata con deliberazione consiliare n.104 del 5.9.1963 e approvata dalla GPA di Treviso l'11.12.1963, ancorché a firma dello stesso Duilio Torres, segna dal punto di vista sostanziale l'abbandono della visione di città delineata dal piano che lo stesso Torres aveva redatto pochi anni prima. La Variante riguarda la zona a Nord-Est del nuovo centro città, compresa fra il fiume Meschio e il rio Rindola, considerata come completamento del nuovo centro già nei progetti di Giuseppe De Min degli anni '30.

La tavola del piano approvato nel 1958, riportata fra gli atti in data 1963 come estratto del PRG vigente, evidenzia un disegno organico, simmetrico e compiuto, con un ruolo qualificante centrale assegnato al Meschio. La cornice d'insieme è definita dai due corsi d'acqua, che definiscono il confine del nuovo 'quartiere urbano', e dalle fasce di verde pubblico e privato esistente e di progetto. I nuovi isolati edilizi sono individuati dal solo disegno delle strade, mentre viene dato rilievo agli edifici di valore storico¹, campendoli nella loro rappresentazione catastale. La fascia del Meschio è rafforzata da un sistema continuo di aree verdi contigue al corso d'acqua, con una serie di quattro laghetti la cui forma riprende le anse del fiume.

Nella Variante questo disegno d'insieme si dissolve con l'inserimento di alcune zonizzazioni funzionali², lo stralcio del sistema di aree verdi lungo il corso del fiume e di un verde privato di progetto (quest'ultimo compensato da un verde

1 Nella legenda che accompagna la Tavola sub 1-2, Riforma e ampliamento, del PRG Torres gli edifici di valore sono articolati in: "edifici caratteristici", "edifici monumentali", "edifici di notevole valore economico". Nella tavola riportata come immagine 1, non c'è la legenda ma le campiture degli edifici di valore sembrano corrispondere alle categorie degli edifici monumentali e degli edifici caratteristici.

2 La stessa Relazione che accompagna il PRG del 1958 cita il principio della zonizzazione, ma di fatto l'impianto complessivo del piano manifesta un'attenzione maggiore agli aspetti "orografici" e "geofisici" (così definiti negli elaborati testuali), nonché al "carattere" degli edifici. La "zonizzazione" si traduceva peraltro nell'individuazione di due sole categorie, "semintensiva" ed "estensiva", mentre nella Variante del 1963 vengono individuate specifiche funzioni d'uso.

COMUNE DI VITTORIO VENETO PROV. TREVISO
PIANO REGOLATORE GENERALE

[illegible]

RECEIVED WASHINGTON 11 9 1964

References



1. *Microtus pennsylvanicus* (Pennsylvanian)

1254194

- ☐ 100% (100%)
- ☐ 100% (100%)
- ☐ 100% (100%)
- ☐ 100% (100%)

esistente privo di significato rispetto al disegno urbano d'insieme), la scomparsa degli "edifici caratteristici". L'intera area compresa tra viale Cavallotti e l'Italcementi viene destinata a "nuovi impianti sportivi" e relative aree di parcheggio, mentre nella parte a Sud contigua al fiume vengono previsti "servizi comunali". Le nuove previsioni introdotte dalla Variante, apparentemente positive se considerate in un'ottica di dotazione di servizi pubblici, legittimano di fatto l'abbandono di un'attenzione al territorio e alla coerenza del suo disegno come metro di riferimento per valutare le trasformazioni ammissibili.

Il patrimonio edilizio storico, che nel Piano era stato per la prima volta rappresentato con colori diversi che ne declinavano i valori, viene intenzionalmente svalutato: i manufatti evidenziati come edifici di valore si riducono alle due chiese³, identificate peraltro non più con una specifica campitura ma con una croce su fondo nero, a rimarcare il fatto che il riconoscimento è dovuto alla funzione svolta, anziché al valore patrimoniale dei due edifici differenziato sia in sé che come riferimento per la struttura territoriale più ampia in cui sono inserite. Da questo momento in poi, per alcuni decenni, la città sarà pianificata e trasformata assegnando un ruolo guida alle "destinazioni d'uso", mentre la morfologia e il disegno urbano d'insieme perdono il ruolo di elemento chiave per governare le trasformazioni. In questo processo di zonizzazione del territorio in relazione alle diverse destinazioni d'uso rientra anche il vincolo monumentale e paesistico decretato nel 1962 dal Ministero della pubblica istruzione per alcune parti del territorio comunale⁴.

Gli argomenti utilizzati per legittimare la necessità di modificare il piano Torres sono la sua "mancanza di qualunque destinazione o prescrizione" per i terreni già edificati⁵. In realtà, la documentazione relativa alla realizzazione del cosiddetto Quadrilatero, e al dibattito intorno a questa operazione, ci consegna una visione ben più articolata delle interpretazioni urbanistiche e delle poste in gioco in essere nella seconda metà degli anni '60 nelle trasformazioni urbane a Vittorio.

3 L'antica Pieve di S.Andrea di Bigonzo e la chiesa di S.Giuseppe di Costa.

4 In particolare il centro storico di Serravalle.

5 Città di Vittorio Veneto, *Sistemazione dell'isolato compreso fra piazza del popolo e via Cesare Battisti. Memoria del Comune di Vittorio Veneto sulla disciplina applicabile per la ricostruzione*, Tipografia Palusetti e Tip. La Vittoriese, Vittorio Veneto, 9.6. 1967.

Nella pagina a fianco:

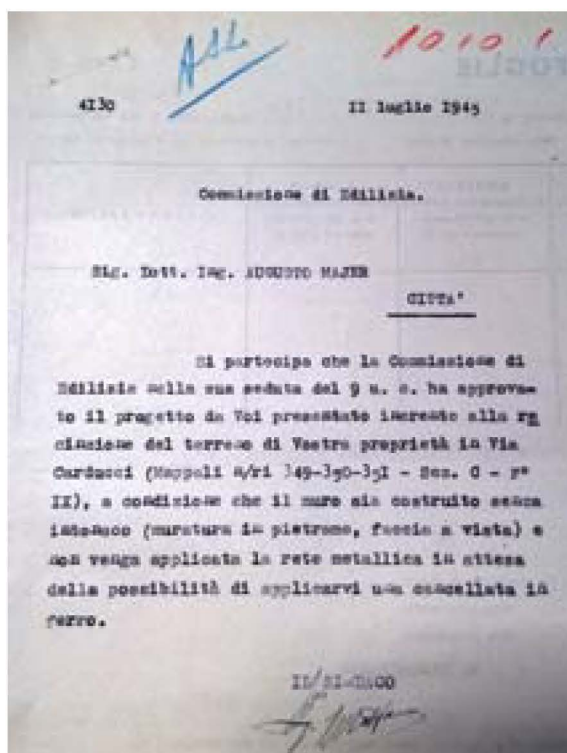
sopra: Duilio Torres, variante "Viale Cavallotti", estratto del PRG vigente

sotto: Duilio Torres, variante "Viale Cavallotti", nuove previsioni approvate nel 1963

TRA PUBBLICO E PRIVATO, UN NUOVO PIANO IMPLICITO DI SVILUPPO DELLA CITTÀ

Nel corso degli anni '60, le trasformazioni urbane a Vittorio manifestano una nuova dinamica. In generale gli investimenti in edilizia in città non erano mai venuti meno, neppure nell'ultimo immediato dopoguerra, costringendo il Comune a richiamare l'obbligo dell'autorizzazione preventiva della commissione edilizia e a ricordare la possibilità di demolizione in caso di inadempienza⁶.

Commissione edilizia che, nel luglio 1945, manteneva ancora una grande attenzione al decoro urbano a fronte di trasformazioni richieste da privati cittadini. A vent'anni di distanza, è ora il Comune ad assumere il ruolo di promotore di grandi trasformazioni sia edilizie che urbanistiche. Trasformazioni che per la loro scala dimensionale avranno un impatto rilevante sull'intera città, e che tuttavia non sono concepite come parte di un piano o progetto urbanistico



*Commissione edilizia,
comunicazione formale relativa
a un progetto di recinzione
e al suo decoro, 1945*

⁶ Prot. 8625 del 2 ottobre 1945, comunicazione inviata dalla Città di Vittorio Veneto all'impresa Ing. Serravallo Giovanni, geom. Antonio Marchetti, geom. Ramiro Zampieri, geom. Francesco Toffolatti, ing. Alessandro Del Favero, arch. Giuseppe De Min.

d'insieme, bensì come singoli interventi legittimati dalla natura almeno in parte pubblica delle nuove destinazioni d'uso.

Dal 1965 al 1976 è sindaco Aldo Toffoli, già consigliere comunale, in seguito assessore provinciale e successivamente consigliere regionale, sempre nelle file della Democrazia Cristiana.

Nel 1966 una delle prime delibere di Consiglio riguarda la progettazione del nuovo Ospedale nell'area oggetto della "donazione Marinotti", per la quale si è già provveduto alla relativa Variante al PRG⁷. Non si tratta esattamente di un'opera pubblica, in quanto il progetto riguarda le Opere Pie, cui già appartiene l'attuale ospedale. Nella previsione tuttavia che tali Opere Pie non riescano a risolvere da sole la questione finanziaria, si ritiene opportuno che il Comune entri fin d'ora nel merito dell'affidamento della progettazione, visto che sarà probabilmente chiamata in un secondo tempo a dare il proprio aiuto, "nei modi che potranno in seguito venir studiati e concordati". Un capolavoro dell'arte democristiana del presentare le scelte politiche, viene spontaneo commentare rileggendo oggi il testo della delibera. Analogamente per la scelta dei progettisti, in quanto dopo aver interpellato "vari gruppi e studi professionali per la presentazione di idee", motiva la scelta del gruppo dei sei ingegneri e architetti vittoriosi⁸ con la preferibilità del progetto composto da più edifici articolati rispetto al monoblocco proposto da altri.

Sempre nel gennaio 1966 viene deliberato l'acquisto di un'area agricola di 46.121 mq, compresa tra via S. Andrea, via A. da Serravalle e via Petrarca, da destinare a edilizia economica e popolare⁹. La proposta di acquisto, per la cifra non modica di 110 milioni di lire, è approvata all'unanimità, con la previsione di contrarre un mutuo da cui rientrare a breve con la vendita dei lotti¹⁰.

Tre mesi dopo viene chiesta al Ministero l'autorizzazione preventiva a redigere una Variante Generale al PRG¹¹, adducendo la ragione che "il PRG presenta lacune e difetti gravissimi. Che per di più i concetti urbanistici sono in rapida evoluzione il che aggrava ancor più i vizi d'origine del nostro P.R. vigente. Infatti, esso non disciplina tutto il territorio del Comune; per di più nella zona disciplinata vi sono delle cosiddette 'zone bianche' per le quali non è prevista alcuna disciplina. Inoltre mancano le norme d'attuazione e il Regolamento edilizio collegato al Piano regolatore". Pertanto, "dopo la richiesta di alcune varianti

7 ACVV, Delibera CC. n.2, 15 gennaio 1966.

8 Ernesto Armellini, Francesco Bontempi, Giovanni Dal Bo, Giuseppe Marson, Franco Posocco, Giovanni Serravallo.

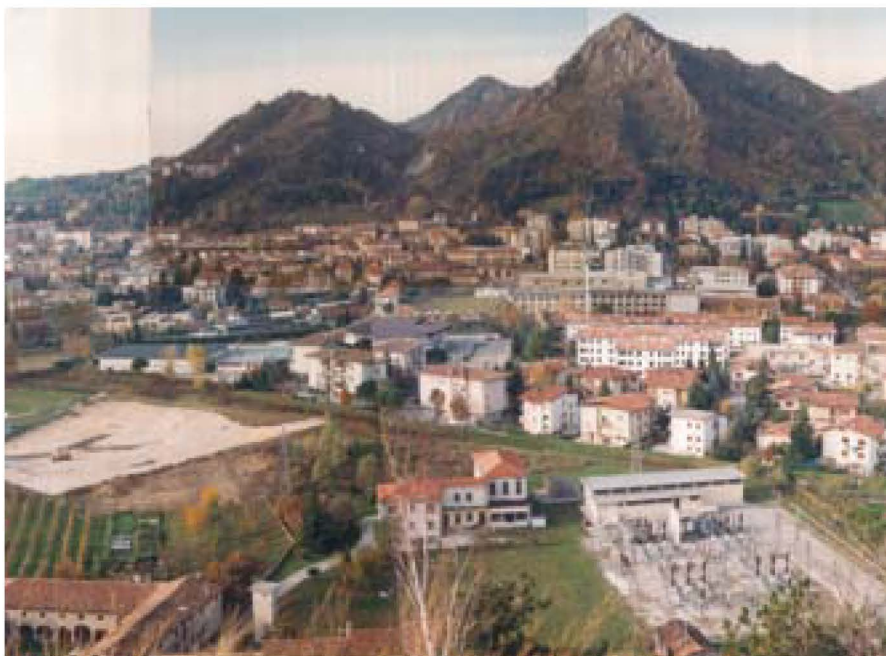
9 ACVV, Delibera CC n.12, 22 gennaio 1966. Sull'area, prossima alla Pieve di S.Andrea, saranno progettati dall'arch. Franco Posocco alcuni edifici a torre, poi modificati dal Comune.

10 Le tabelle Istat indicano dal 1974 a oggi un coefficiente di rivalutazione superiore a 12.

11 ACVV, Delibera CC n. 38, 16 aprile 1966.



I nuovi condomini in prossimità della Pieve di Sant'Andrea di Bigonzo



Oltre Meschio: attività edilizia in corso e recente

particolari, si appalesa ormai la necessità di effettuare una 'variante generale' il che in pratica corrisponde ad una revisione generale del Piano vigente."¹² Il Piano vigente mostrerebbe, a leggere gli interventi a seguire, "le crepe della vetustà". Non affronta la questione della zona industriale, né del collegamento con le istanze dei Comuni vicini; e nemmeno della zona in cui collocare gli impianti sportivi¹³. Tale PRG sarebbe infine addirittura illegittimo e non valido, perché non disciplina l'intero territorio comunale come previsto dall'art.5 della Legge urbanistica¹⁴.

L'intervento che lascia trapelare come il nuovo sviluppo urbano che si intende promuovere rischi di essere eccessivo è quello del consigliere on. Franceschini, che pur dichiarandosi d'accordo con la richiesta di un nuovo piano raccomanda "che vengano salvate tutte le zone verdi esistenti"¹⁵.

In realtà, nel leggere le 6 pagine che il Sindaco, presumibilmente sempre nel 1966, fa stampare in almeno 10.000 esemplari e distribuire a tutta la cittadinanza per difendere la propria interpretazione sulla disciplina urbanistica applicata a proposito del "Quadrilatero", si evince che la sezione Urbanistica di Venezia del Ministero LL.PP. dava del piano vigente un'interpretazione ben diversa, eccependo in particolare il fatto che la volumetria delle trasformazioni apportate nelle aree già edificate superasse quella dei preesistenti edifici¹⁶. Per quanto riguarda il Piano Torres il documento citato evidenzia con grande chiarezza come l'interpretazione data di quel piano come vetusto e illegittimo fosse stata costruita non tanto per promuovere il completamento delle parti carenti, quanto al fine di liberarsene definitivamente.

12 *Ibidem*

13 Impianti sportivi che sono in realtà già stati oggetto della variante di via Cavallotti (1963).

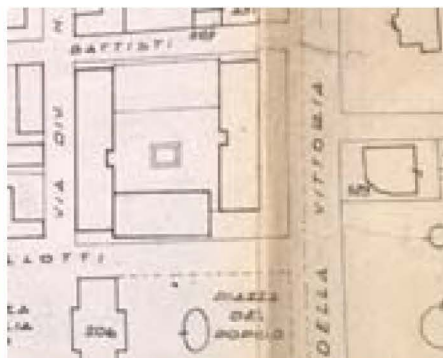
14 La legge nazionale 1150/1942, unico riferimento allora vigente. In realtà si tratta dell'art.7.

15 ACVV, Delibera CC n.38, 16 aprile 1966. In realtà dal testo è difficile capire esattamente a quali aree verdi facesse riferimento, ovvero se intendesse o meno includere anche le aree verdi private, che verranno in molti casi straziate nella loro forma e funzione dalle trasformazioni degli anni immediatamente successivi. L'intervento va comunque contestualizzato rispetto al fatto che, in quegli stessi anni Francesco Franceschini, deputato alla sua terza legislatura, presiede la Commissione d'indagine per la tutela e valorizzazione del patrimonio storico, archeologico, artistico e del paesaggio. Anche se la Commissione non produrrà i risultati previsti, senza dubbio questo ruolo avrà influenzato il punto di vista di Franceschini sulle contemporanee vicende vittoriesi.

16 Città di Vittorio Veneto, *Sistemazione dell'isolato compreso fra piazza del popolo e via Cesare Battisti. Memoria del Comune di Vittorio Veneto sulla disciplina applicabile per la ricostruzione*, Tipografia Palusetti e Tip. La Vittoriese, Vittorio Veneto, 9.6.1967.



*Le previsioni relative all'area
del Quadrilatero nella planimetria
del Progetto urbanistico di De Min, 1939*



*Le previsioni relative all'area
del Quadrilatero nella planimetria allegata
alla convenzione approvata nel 1966*

IL QUADRILATERO, TRASFORMAZIONE URBANISTICA IN “ZONA BIANCA”

Nel 1966 la Giunta municipale approva la convenzione che regola i rapporti del Comune con un'impresa privata, la ditta Pradal, relativamente alla demolizione e ricostruzione di un intero isolato di proprietà comunale prossimo al Municipio, affacciato sulla centrale piazza del Popolo e sul viale della Vittoria, prevedendo un consistente incremento volumetrico¹⁷. L'atto stabilisce una ripartizione della proprietà, a progetto realizzato, di 544/1000 al Comune e 456/1000 all'impresa. Nel suo insieme l'intervento è finalizzato a “conseguire la disponibilità di nuovi decorosi Uffici” per le diverse funzioni pubbliche, e al tempo stesso “creare i presupposti del Centro Direzionale-Commerciale”. Anche qui, le destinazioni d'uso giocano un ruolo centrale.

La convenzione segna peraltro il punto di arrivo di un'ipotesi di sostituzione che, già anticipata in modo diverso da De Min, è formalmente avviata nel 1961, quando il Consiglio comunale riconosce l'esigenza “di addivenire alla sistemazione dell'isolato di proprietà comunale compreso tra Piazza del Popolo e via Cesare Battisti”, incaricando la Giunta di studiare una soluzione¹⁸. Nel 1963 il Consiglio approva il disciplinare per una licitazione privata¹⁹, “esperimento” espletato nel 1964 che vede una sola offerta, presentata dalla ditta Pradal, valutata dal Consiglio come in linea di massima accoglibile²⁰. Nel 1965

¹⁷ ACVV, Delibera GC n.600, 10 ottobre 1966

¹⁸ *Idem*, Delibere CC n.76, 104 e 106 del 1961.

¹⁹ *Idem*, n.90 del 1963.

²⁰ *Idem*, n.98 del 1964.



Il nuovo Quadrilatero in costruzione

viene presentato il progetto esecutivo²¹, che il Consiglio impone venga ripresentato riducendone il troppo elevato indice di fabbricazione²². Esaminato il progetto di massima modificato, il Consiglio delega la Giunta a stipulare la relativa convenzione²³.

Il rischio finanziario che l'impresa si assume non è da poco; dalla convenzione risulta che la moglie dell'impresario, Silvia Perenzin, presta fidejussione solidale per tutte le obbligazioni derivanti da questo e successivi atti. Il Comune, a fronte del Piano regolatore vigente, si assume peraltro un rischio procedurale ben maggiore. Come si evince dalla già citata memoria fatta stampare e diffondere dal Sindaco, nella disputa relativa alla legittimità della procedura seguita entrano in gioco la GPA, la Soprintendenza ai Monumenti, l'Ufficio tecnico Erariale, la Sezione Urbanistica Regionale, la Prefettura di Treviso, l'Avvocatura Distrettuale dello Stato di Venezia, la Direzione generale dell'Urbanistica del Ministero LL.PP.

A difesa delle proprie previsioni extra-piano vigente il Comune sostiene che la "tinteggiatura grigia" con cui sono campiti gli edifici interessati dalla demolizione "denota soltanto ciò che nella prassi va ormai sotto il nome di 'zona bianca':

²¹ Redatto dall'ing. Giuseppe Marson e dall'arch. Luciano Zambon, che ne cureranno anche le successive modifiche.

²² ACVV, Delibera CC n. 100, 6 agosto 1965.

²³ *Idem*, n. 133 del 1965.

intendendosi per tali quelle porzioni di territorio comunale che – malgrado il disposto dell'art.7, primo comma, della legge 1150/1942 – un P.R.G. lasci privo di qualsiasi previsione.”²⁴ E poco oltre, “quanto alla edificazione nelle ‘zone bianche’, la giurisprudenza del Consiglio di Stato ha ripetutamente affermato che essa può trovare disciplina e limiti esclusivamente nella legge e nei regolamenti comunali, e non invece in qualsiasi altra fonte ovvero nel criterio della conservazione dello ‘status quo’ ...”²⁵. Le uniche regole da rispettare che la “Memoria del Comune” richiama sono alcuni articoli del regolamento edilizio, in particolare l'altezza massima delle costruzioni nella “zona A” in cui l'area centrale ricade e i distacchi fra edifici, anche in relazione alle strade pubbliche. “Sono”, si dichiara, “norme quanto mai generiche ed elastiche, che sostanzialmente si compendiano nell'attribuzione di poteri largamente discrezionali all'Autorità comunale”.

Il Comune suggerisce infine al Ministero LL.PP. come indirizzare l'azione della propria Sezione Urbanistica regionale: “Si confida pertanto che codesto Ministero vorrà far intendere alla Sezione Urbanistica di Venezia che - mente essa agirà ottimamente se, in base all'art.3 della legge n. 1150/1942, si farà promotrice di un'integrazione del P.R.G. di Vittorio Veneto attualmente in vigore che ponga riparo alle sue carenze - frattanto essa non può esercitare legittimamente alcun potere precettivo o repressivo sulle costruzioni che sorgano in conformità al Regolamento edilizio: così che è opportuno che essa desista dal suscitare nel Prefetto di Treviso ingiustificate perplessità, che tornano a grave danno di questa Amministrazione comunale.”²⁶

Il “Quadrilatero”, con i suoi nuovi uffici comunali, la galleria commerciale, la piazza sopraelevata e gli altri uffici ed abitazioni, è tuttora presente e in buone condizioni fisiche, anche se molti spazi commerciali sono oggi vuoti. L'idea di nuovo centro città ad alta densità in corrispondenza della stazione ferroviaria principale, con edifici realizzati in materiali, tecniche e forme contemporanee in luogo degli edifici di fine '800-inizi '900 che già il progetto De Min degli anni '30 intendeva parzialmente sostituire, era senza dubbio interessante, e anticipatore di proposte a venire²⁷. La procedura con cui esso è stato legittimato, forzando l'interpretazione di ciò che era ammissibile nelle ‘zone bianche’ del piano vigente, aprirà tuttavia la strada in quegli anni a una serie di demolizio-

24 Città di Vittorio Veneto, *Sistemazione dell'isolato compreso fra piazza del popolo e via Cesare Battisti. Memoria del Comune di Vittorio Veneto sulla disciplina applicabile per la ricostruzione*, Tipografia Palusetti e Tip. La Vittoriese, Vittorio Veneto, 9.6.1967.

25 ACVV, Delibera CC n. 133 del 1965.

26 *Ibidem*, pagina conclusiva.

27 Come quelle dei TOD, *Transit oriented developments*, ovvero di nuovi insediamenti urbani compatti ad alta densità in corrispondenza dei principali nodi del trasporto pubblico.

ni e ricostruzioni di edifici e isolati storici senza alcuna considerazione della morfologia urbana investita. Le trasformazioni non si limiteranno al nuovo centro di Vittorio, ma investiranno anche parti dell'antica strada regia in corrispondenza dei centri storici di Ceneda e Serravalle, con esiti in alcuni casi assai dequalificanti²⁸.

Nel frattempo, le prospettive di un nuovo PRG animano il dibattito consiliare. Dopo la formalizzazione della nuova giunta²⁹, che indica al primo punto la revisione completa del Piano Regolatore, il dibattito sull'argomento prosegue per mesi. La discussione si concentra in particolare su come procedere, annullando il piano vigente ovvero redigendo varianti parziali o una variante generale, e su quali criteri seguire per la scelta dei progettisti. In merito a quest'ultimo aspetto alcuni sostengono che sia utile incaricare dei tecnici locali insieme a esperti esterni, altri che l'elaborazione debba avvenire "al di fuori degli uffici comunali, seppure con la collaborazione degli uffici anzidetti"³⁰.



Demolizioni e ricostruzioni di edifici e isolati storici che rendono irrecognoscibile la morfologia urbana originaria (foto di Roberto Da Re Giustiniani)

28 Si veda ad esempio il fronte strada in corrispondenza dei cosiddetti 'Magazzini' del Ghetto ebraico, segnato da edifici totalmente "fuori luogo".

29 Presentata al Consiglio due giorni dopo la firma della Convenzione per il Quadrilatero, il 12 ottobre 1966.

30 ACVV, Delibera CC n.158, 6 luglio 1967.

L'INCARICO URBANISTICO AL GRUPPO DI PROGETTISTI GUIDATO DALL'ARCH. CAGNA

La discussione in Consiglio sulla necessità di dotare il Comune di una nuova strumentazione urbanistica si conclude, nel luglio 1967, con le seguenti proposte:

- 1) opportunità di riformare il P.R.G. mediante l'adozione di una serie di varianti singole, previa redazione di uno studio generale;
- 2) opportunità di affidare l'incarico ad una équipe di tecnici specializzati e qualificati, preferibilmente estranei all'ambiente locale;
- 3) inclusione dell'Ingegnere Comunale nell'équipe dei tecnici;
- 4) precedenza ai lavori per la redazione della variante relativa all'attraversamento viario di Serravalle.

Il Consiglio boccia il punto 3) (6 voti favorevoli e 10 contrari), mentre gli altri punti vengono approvati all'unanimità³¹.

Nel primo consiglio comunale del 1968 la Giunta comunica l'avvenuto incarico per la variante al PRG ad "una équipe urbanistica facente capo ai signori arch. Oscar Cagna, arch. Italo Lupi e avv. Ezio Antonini, di Milano"³².

L'incarico è previsto che venga svolto in due fasi: 8 mesi per lo "studio fondamentale di revisione", cui "succederà un esame da parte dell'Amministrazione per un giudizio di merito globale". Quindi "la seconda fase, di allestimento dei gruppi di varianti e di perfezionamento degli elaborati di piano, che durerà un tempo previsto fra gli 8 e i 12 mesi". La spesa viene indicata approssimativamente in 11 milioni e mezzo, riservandosi la possibilità che altri Comuni del

31 *Ibidem*. La delibera CC 165 del 25 settembre successivo, prendendo atto della recente costituzione in Venezia dell'ASTEV (Associazione di Studi sul Territorio Veneto), "che riunisce diverse persone ed enti che sono interessati ai problemi dello sviluppo della nostra Regione, sotto il particolare profilo della pianificazione territoriale", e che ha "lo scopo di promuovere e coordinare studi di urbanistica e delle connesse discipline interessanti la pianificazione territoriale e difenderne i principi, valorizzarne le idee, difenderne le applicazioni, collaborare con le altre Amministrazioni pubbliche e gli altri Enti che agiscono sul territorio veneto". A tal fine il Comune aderisce assumendosi l'onere di 10.000 lire per la quota associativa annua, assicurata dal "Fondo spese impreviste". Un modo elegante di chiudere la vicenda del conflitto con la Sezione Urbanistica regionale del Ministero LL.PP.?

32 Sulle ragioni della scelta di Oscar Cagna come incaricato del Piano si possono fare soltanto delle supposizioni; a questo riguardo sembra pertinente richiamare il suo ruolo insieme a Giuseppe Samonà nella redazione del Piano regolatore generale di Meda (1965-68), oltre all'incarico per il PRG del Comune di Feltre (1965) cui partecipa con Italo Lupi, Ezio Antonini, Giacomo Correale, Giovanna Ricoveri, Enzo Tomeo (Archivio arch. Alberto Ferruzzi, Milano). Giuseppe Samonà, arrivato allo IUAV nel 1936 (un anno dopo Duilio Torres), lo dirige a partire dal 1943; nel 1948 affida l'insegnamento di urbanistica, fino ad allora tenuto da Duilio Torres, a Luigi Piccinato.

comprendorio si uniscano nell'incarico.³³ L'incarico riguarderà in realtà il solo Comune di Vittorio Veneto, mentre i tempi si riveleranno assai più lunghi del previsto. Due anni dopo, nella primavera del 1970, il Sindaco annuncia al Consiglio che l'arch. Cagna "ha studiato la rete della viabilità principale del Comune, presupposto indispensabile per la riforma del PRG a mezzo di Varianti"³⁴. Il Comune nel frattempo non era rimasto inattivo: aveva individuato e acquisito le aree da riservare al Piano di Edilizia Economica e Popolare³⁵, acquistato diverse aree da destinare alla zona industriale e a impianti sportivi³⁶, mentre aderiva al Consorzio per lo sviluppo del comprendorio vittoriese³⁷, al Centro studi collinari³⁸, e rinnovava l'adesione all'Associazione di studi sul territorio veneto³⁹. Dalla presentazione al Consiglio dello studio effettuato dall'arch. Cagna sulla viabilità, studio che il Consiglio si riserva di "esaminare e valutare con comodo"⁴⁰, si evince che "il nuovo reticolo proposto tiene conto: a) della nuova realtà costituita dalla autostrada Mestre-Vittorio Veneto, e del suo prolungamento futuro verso il Cadore; b) della necessità di creare una nuova circoscrizione ad est dell'abitato urbano per i collegamenti nord-sud; c) della possibile creazione di una gran via di comunicazione est-ovest nella parte meridionale del territorio del Comune; d) dei collegamenti viari tra la città, il casello autostradale, la nuova zona industriale, e le grandi arterie di scorrimento di cui alle lettere b) e c)".

I due interventi che seguono, da parte dei consiglieri Da Ros, e Ulliana, sono assai espliciti nel tratteggiare la visione urbana espressa dalla maggioranza. Da Ros, oltre a chiedere precisazioni "sulla funzione del centro storico di Serravalle nel nuovo contesto urbanistico", sottolinea che il nuovo assetto "mira a frenare la corsa allo sfruttamento delle aree dei vecchi centri urbani, dirottando la richiesta su nuove aree che possono facilmente rendersi disponibili, il che consente anche di comprimere la tendenza al rialzo dei costi delle aree stesse. Spiega inoltre che scopo dei progettisti è quello di valorizzare la vocazione policentrica della città." Ulliana⁴¹ "esprime la preoccupazione che l'asse est-ovest divenga

33 ACVV, Delibera CC n.1, 12 febbraio 1968.

34 *Idem*, n.107, 16 aprile 1970.

35 *Idem*, Delibere CC n. 240/1969 e 61/1970.

36 *Idem*, n. 62 e 63, 10 marzo 1970.

37 *Idem*, Delibera CC n. 38, 14 gennaio 1970.

38 *Idem* n.78, 10 marzo 1970

39 *Idem* n.79, 10 marzo 1970.

40 Il concetto di "comodo", quanto mai relativo, in questo caso faceva riferimento alle 24 ore successive, in attesa della riconvocazione del Consiglio.

41 Prof. Mario Ulliana, primo Assessore regionale ai Lavori pubblici, urbanistica e viabilità (Regione Veneto, I Legislatura, 1.8.1970 - 29.10.1975).



Costruzione del nuovo asilo a Ceneda alta



Terreni agricoli destinati all'espansione dell'edilizia economica popolare

un ostacolo all'espansione verso sud della città". Al tempo stesso "esprime perplessità sulla prevista espansione esagerata verso sud per l'aumento dei costi dei servizi che tale espansione comporterebbe"⁴². Nel proseguimento della discussione consiliare, che si concentra su singoli aspetti viabilistici, viene sollevata la questione dell'urgente necessità di riformare il Regolamento Edilizio, sulla quale il Sindaco prende tempo. Compare anche il primo riferimento al Piano di programmazione regionale, ponendo la questione se quanto discusso sia con esso coerente." A conclusione, viene deliberato di confermare la richiesta di autorizzazione alla variante generale al P.R.G. del Comune, e di approvare la variante stralcio riguardante gli assi della viabilità principale, in particolare il superamento viario di Serravalle e lo svincolo autostradale⁴³.

Ora vi è dunque unanimità, dopo il caso Quadrilatero, nel ritenere che un nuovo Piano urbanistico sia necessario. Ma a che fine? Non solo per garantire regole certe (e legittimità certa) alle trasformazioni delle aree già urbanizzate, ma ancor più per rendere edificabili nuovi terreni. Relativamente alle trasformazioni in corso, il nuovo piano non sembra tuttavia di fatto così urgente: rispetto ai due anni ipotizzati all'atto dell'incarico, ne impiegherà complessivamente più di sei per giungere all'adozione.

LO "SCHEMA PROGRAMMATICO" DEL 1972

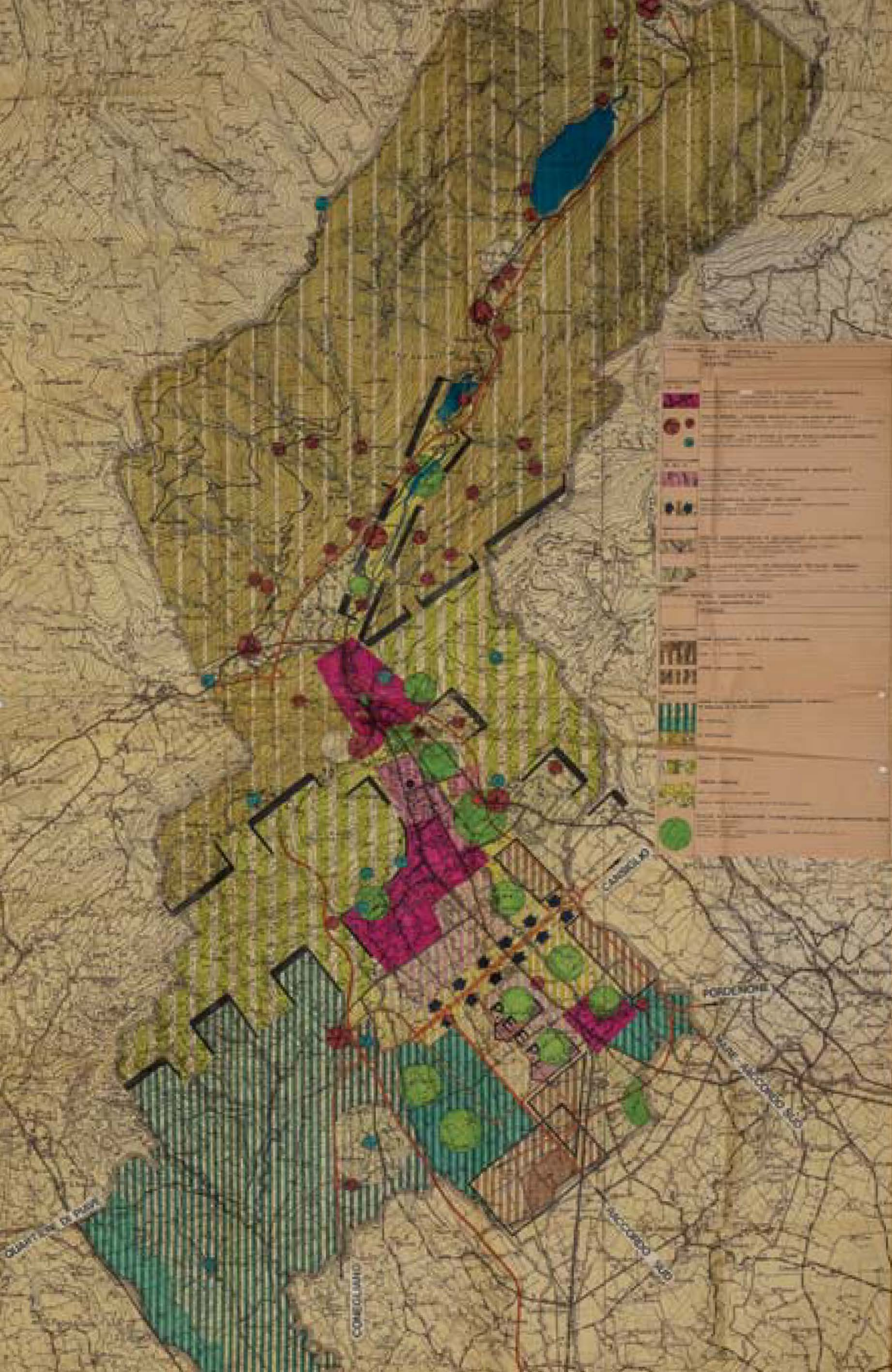
Il gruppo incaricato del piano è composto da due architetti che in quegli anni hanno in comune lo studio a Milano, Oscar Cagna e Italo Lupi⁴⁴, e dall'avvocato amministrativista Ezio Antonini⁴⁵. Si tratta di tre professionisti tutt'altro che banali, che negli anni precedenti avevano ricevuto e svolto con successo un analogo incarico per il Comune di Feltre. Se il ruolo principale sarà assunto da

42 ACVV, Delibera CC n. 107, 16 aprile 1970.

43 *Idem*, n. 117, 17 aprile 1970. In realtà, dal dibattito consiliare immediatamente successivo emerge come il Comune il 23.6 1970 chiedesse autorizzazione preventiva al Ministero LL.PP. per lo studio di una Variante al PRG relativa al tracciato della circonvallazione di Serravalle (soltanto con legge 291/1971 le varianti parziali che "non incidono sui criteri informatori del PRG" saranno esonerate dall'autorizzazione). Per quanto riguarda il casello autostradale Sud, nei mesi successivi alla delibera il dibattito consiliare prosegue in modo acceso.

44 Vedasi "Lo studio con Oscar Cagna", in Lupi (2013) 18.

45 Nella pagina del FAI (Fondo per l'ambiente italiano) in cui compare come membro del Comitato dei Garanti dell'associazione è qualificato come avvocato cassazionista. Secondo la ricostruzione fornita da Alberto Ferruzzi, prima collaboratore e poi socio di studio di Oscar Cagna, l'invito a proporsi per l'incarico arriva al gruppo, già attivo in zona con la redazione del PRG di Feltre, attraverso la rivista "Esperienze amministrative", cui Antonini in quegli anni collaborava.



Osca Cagna, l'apporto di Italo Lupi, relativo principalmente alla grafica⁴⁶, rende il disegno delle tavole di piano decisamente interessante, fin dallo Schema programmatico presentato e discusso in Consiglio comunale nel 1972, mentre l'apporto di Ezio Antonini è ben riconoscibile nella assai efficace scrittura delle norme.

I contenuti del piano derivano in parte da decisioni già assunte o definite comunque altrove (la zona industriale, le zone per gli interventi di edilizia economica e popolare, gli svincoli autostradali), che proseguono verso la realizzazione a prescindere dal percorso di redazione del nuovo piano.

Con il varo del bilancio di previsione per il 1971, il PSI appoggia dall'esterno la giunta monocolore DC, raccomandando "l'attuazione di una larga politica per la casa (legge 167)", oltre a un Piano particolareggiato per Serravalle⁴⁷.

Nell'aprile 1972, a quattro anni dall'incarico per il nuovo piano, il Consiglio prima approva la Variante al P.R.G. relativa al tracciato della circonvallazione nella zona di Serravalle⁴⁸, a seguire apre all'illustrazione del "progetto di piano (schema programmatico) che servirà per l'adozione della o delle varianti al P.R.G. vigente", che l'arch. Cagna effettua a mezzo di tavole e diapositive⁴⁹.

Il mese successivo lo schema programmatico viene discusso e riceve voto unanime al proseguimento "secondo le direttive espresse", che riguardano principalmente il fatto di chiamare a collaborare al piano le "forze vive esterne al Consiglio comunale", tecnici, operatori economici, Sindacati, Consigli di quartiere, per far sì che i cittadini, "non lo subiscano ma concorrano a formarlo". Rispetto ai contenuti dello schema illustrato, viene chiesto che in sede di redazione della variante definitiva "venga lasciato maggior spazio all'agricoltura locale" e che "occorra dare una maggior valorizzazione alle frazioni e borgate periferiche". Rispondendo a un consigliere che poneva il problema delle esigenze comprensoriali, l'assessore arch. Da Ros replica richiamando come proprio in considerazione di ciò sia stato dato al centro di Vittorio "una vocazione di servizi e non una vocazione residenziale: si è cioè ideato un centro di servizi collegato alla periferia per mezzo di una struttura viaria di penetrazione, indice di una precisa volontà politica."⁵⁰

Lo Schema di piano, costituito di un'unica tavola che comprende l'intero Comune, e di una legenda composta a mano, riesce grazie anche ai colori forti e

46 Come ricostruito direttamente dall'interessato in una conversazione telefonica in data 13.11.2017.

47 ACVV, Delibera CC n.219, 2 dicembre 1970, intervento consigliere Concas.

48 *Idem*, n.53, 27 aprile 1972.

49 *Idem*, n. 80, 28 aprile 1972.

50 *Idem*, n. 90, 19 maggio 1972.

alla grafica incisiva a comunicare efficacemente un'idea di città fondata su una razionalizzazione delle funzioni di mobilità (polarizzazione gravitazionale), la diversa qualificazione dei tessuti (A, B, C, D, E, verde), la tutela dei nuclei qualificanti (complessi di edifici di valore storico ambientale e mete ottiche di valore storico ambientale paesistico). Le aree di completamento e saturazione del nucleo urbano, e di completamento ed espansione dei nuclei periferici, insieme ai PEEP e agli insediamenti industriali sono decisamente ampie, ancorché localizzate con attenzione a mantenere una forma urbana riconoscibile, perlomeno a livello planimetrico e a una scala non di dettaglio.

Il segno di maggior rilievo è il nuovo asse Est-Ovest, segnato ai lati da due fasce destinate ad "attrezzature direzionali turistico-commerciali" e "verde di rispetto attrezzato", con le nuove aree di edilizia economica e popolare a Sud di quest'asse e due nuove aree industriali all'incrocio tra l'asse e la collina a Sud di Costa. L'insieme delle infrastrutture nuove e adeguate svolge un ruolo strutturale rispetto all'insieme delle previsioni. Per i tessuti dei centri storici (Serravalle, Ceneda/Meschio, S. Giacomo) sono previsti "Salvaguardia e riqualificazione degli insediamenti esistenti, consolidamento delle attrezzature commerciali e dei servizi." Per il centro urbano (Concordia/zona municipio), "ristrutturazione delle aree residenziali, riqualificazione degli spazi pubblici, centro di servizi (Municipio, campus scolastico, impianti sportivi ecc.)". Il verde a sua volta è articolato in "parchi territoriali, verde urbano, nuclei di attrezzature in aree a prevalente caratterizzazione verde". Nessun particolare rilievo è riservato al fiume (salvo una campitura in colore blu), anche se almeno una parte della zona dei Prati di Meschio è destinata a "verde" e "verde territoriale".

UN PIANO ECCESSIVO:

NEL DIMENSIONAMENTO O NELLA REGIA PUBBLICA PREVISTA?

La Variante generale annunciata per settembre 1972⁵¹ ha in realtà un iter ben più lungo, dovuto essenzialmente ai percorsi di condivisione politica attivati. "All'approvazione della variante hanno collaborato tutti i Consiglieri Comunali, è stata nominata una Commissione consultiva composta di Consiglieri Comunali appartenenti a tutti i gruppi politici rappresentati nel Consiglio Comunale; tale Commissione ha lavorato più di un anno, sono state tenute oltre 30 sedute, sono state attentamente esaminati i grafici e il nuovo regolamento Edilizio, sono anche stati effettuati sopralluoghi. Alla conclusione dei lavori sono anche state tenute delle riunioni del Consiglio Comunale per la verifica

⁵¹ *Ibidem*.

dei risultati. La variante è anche stata presentata ai Consigli di Quartiere...”⁵². Condivisione comunque selettiva: a nome dei Comunisti il consigliere Ferreri sostiene che la Commissione consultiva non ha avuto in realtà a disposizione gli elaborati del piano, e che quindi solo i consiglieri di maggioranza sono stati messi in grado di dare il loro apporto.

L'impostazione del piano è dichiarata esplicitamente dalla relazione che lo accompagna⁵³: uno “strumento di massima, il cui valore risiede nel potere che delega all'Amministrazione e nella volontà politica di questa di gestirne la discrezionalità e attuarlo con soluzioni di dettaglio che conservino il respiro dello strumento matrice”. “In assenza della tensione e della dialettica che generano il Progetto di Piano Regolatore e ne proiettano l'operatività a scala intercomunale, lo strumento di Piano cessa di avere un ruolo attivo e stimolante nel processo di strutturazione del territorio e della Comunità riducendosi a una mera casistica di costrizione e di vincoli”.⁵⁴ Considerazioni interessanti, cui se ne affiancano altre relative “all'incompletezza dell'ambito del territorio comunale e l'interdipendenza e la focalità di Vittorio Veneto rispetto ai comuni contermini”. In realtà, ben al di là di queste considerazioni, il contenuto più rilevante della relazione consiste nel cosiddetto “dimensionamento” delle previsioni di piano, che quantifica i nuovi volumi ammessi e la corrispondente popolazione aggiuntiva prevista. In questo caso, viene dichiarato senza alcuna remora che “Il progetto è programmaticamente dimensionato in termini di un fabbisogno di volume edificabile corrispondente al doppio della disponibilità attuale”.

Se abitualmente i piani ricorrevano e in molti casi tuttora ricorrono alle proiezioni demografiche, più o meno corrette, per legittimare la quantità di nuovi volumi edificabili ammessi, in questo caso non soltanto non si utilizzano i dati demografici come base per gli scenari futuri, ma si dichiara altresì come “qualsiasi riferimento ad una presunta quantità di popolazione insediabile è ‘convenzionale’ e non può certamente [essere] ascritto o subordinato ad un effettivo fabbisogno di vani relazionabili all'aumento di popolazione nel tempo”⁵⁵. Complessivamente gli abitanti teorici massimi sono comunque quantificati in 60.000, il doppio della popolazione d'allora ma comunque 10.000 meno di quanti complessivamente previsti dal “Piano Torres”. I cosiddetti “standard” per i 60.000 abitanti previsti – 380 ettari di “verde urbano”, 1000 ettari di “verde territoriale”, 42 ettari di “istruzione” – sono ottenuti rispettivamente vinco-

52 Introduzione del Sindaco alla seduta di Consiglio in cui sarà approvata l'adozione della Variante: ACVV, Delibera CC n.153, 31 luglio 1974.

53 Vittorio Veneto P.R.G. Variante Generale. Relazione Schematica, elaborato firmato, come tutti gli altri portati all'adozione nel 1974, dal solo Oscar Cagna.

54 ACVV, Delibera CC, n. 90, 19 maggio 1972.

55 *Ibidem*.

lando molte aree verdi private, classificando come verde territoriale gran parte del territorio collinare, e individuando oltre alle singole attrezzature esistenti o da localizzare un'intera area a campus scolastico.

Il dimensionamento, nello specifico di questa proposta di piano, va comunque interpretato nell'ambito di una concezione del piano come progetto di massima che si definisce concretamente nell'attuazione operativa da parte dell'amministrazione comunale (cui le norme di attuazione attribuivano in effetti un ruolo di regia assai rilevante), nonché alla volontà di "evitare l'eccessivo contenimento delle aree disponibili per l'edificazione onde evitarne l'incremento di valore o paralleli fenomeni speculativi"⁵⁶. Il processo di condivisione aperto ai consiglieri e ai consigli di quartiere avrà probabilmente anch'esso concorso alla definizione delle aree e delle quantità previste per le nuove edificazioni.

La lettura delle Norme Tecniche di Attuazione offre, dal punto di vista delle procedure previste per l'attuazione delle previsioni, un impianto particolarmente chiaro e una concezione avanzata⁵⁷, se paragonata ad altri piani coevi del contesto veneto, e non solo. I piani particolareggiati di iniziativa pubblica e i piani di lottizzazione convenzionati avrebbero garantito, se il Comune avesse voluto e fosse stato in grado di assumere questo ruolo, una regia pubblica decisiva. Le licenze edilizie dirette – complessivamente minoritarie – erano comunque limitate alle aree già urbanizzate, o comunque subordinate all'impegno a realizzare le necessarie opere di urbanizzazione primaria definite dal Comune. L'idea era quella di mettere nelle mani dell'amministrazione comunale uno strumento che le avrebbe permesso, nell'attuazione del piano, di orientare il progetto: "le volumetrie di loro non generano costruzioni, sono le condizioni di attuazione che definiscono l'esito"⁵⁸. L'esperienza del P.R.G. di Feltre, redatto pochi anni prima dai medesimi progettisti, sembra aver giocato a questo riguardo un ruolo determinante⁵⁹.

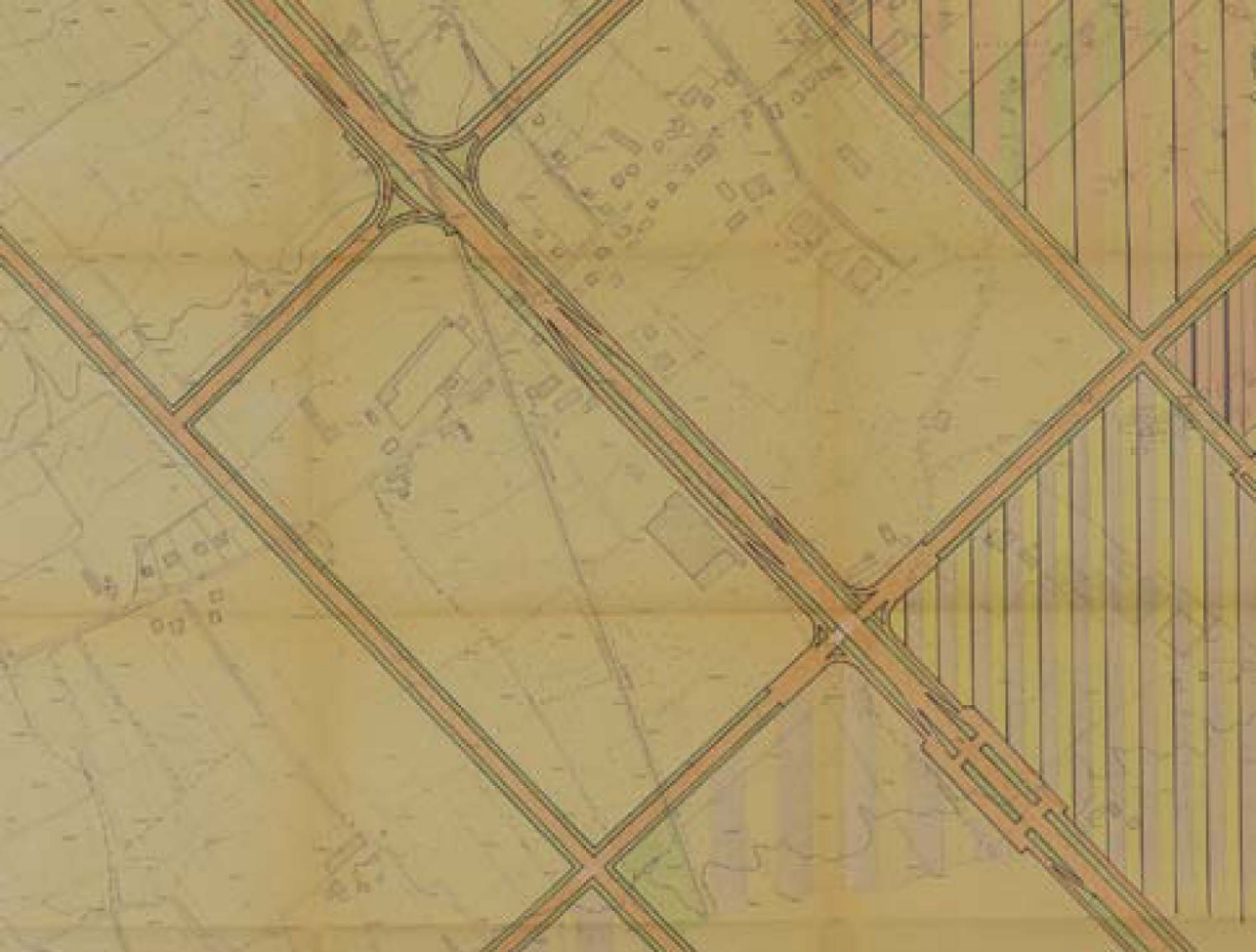
Eppure proprio le condizioni di attuazione del piano previste dalle norme, o perlomeno una parte di esse, sono oggetto di critiche nel dibattito consiliare, in cui il consigliere Ferreri dichiara di condividere il piano, ma non la parte che "prevede la concessione di licenze edilizie previa lottizzazione conveniente", perché in tal modo saranno favoriti gli interventi a carattere speculativo, di chi

⁵⁶ *Ibidem*.

⁵⁷ Analoghe considerazioni merita il Regolamento Edilizio che le affianca, che a differenza degli altri elaborati sarà approvato dalla Giunta Regionale con delibera 4177 il 18.11.1975.

⁵⁸ Arch. Alberto Ferruzzi, prima collaboratore e poi socio di studio di Oscar Cagna fino al 2000, conversazione telefonica del 12 gennaio 2018.

⁵⁹ "Per il PRG di Feltre avevamo promosso un riconoscimento collettivo del patrimonio storico con le molte famiglie nobiliari presenti. Il Sindaco di Feltre era molto bravo. La situazione di Vittorio era molto diversa..." *Ibidem*.



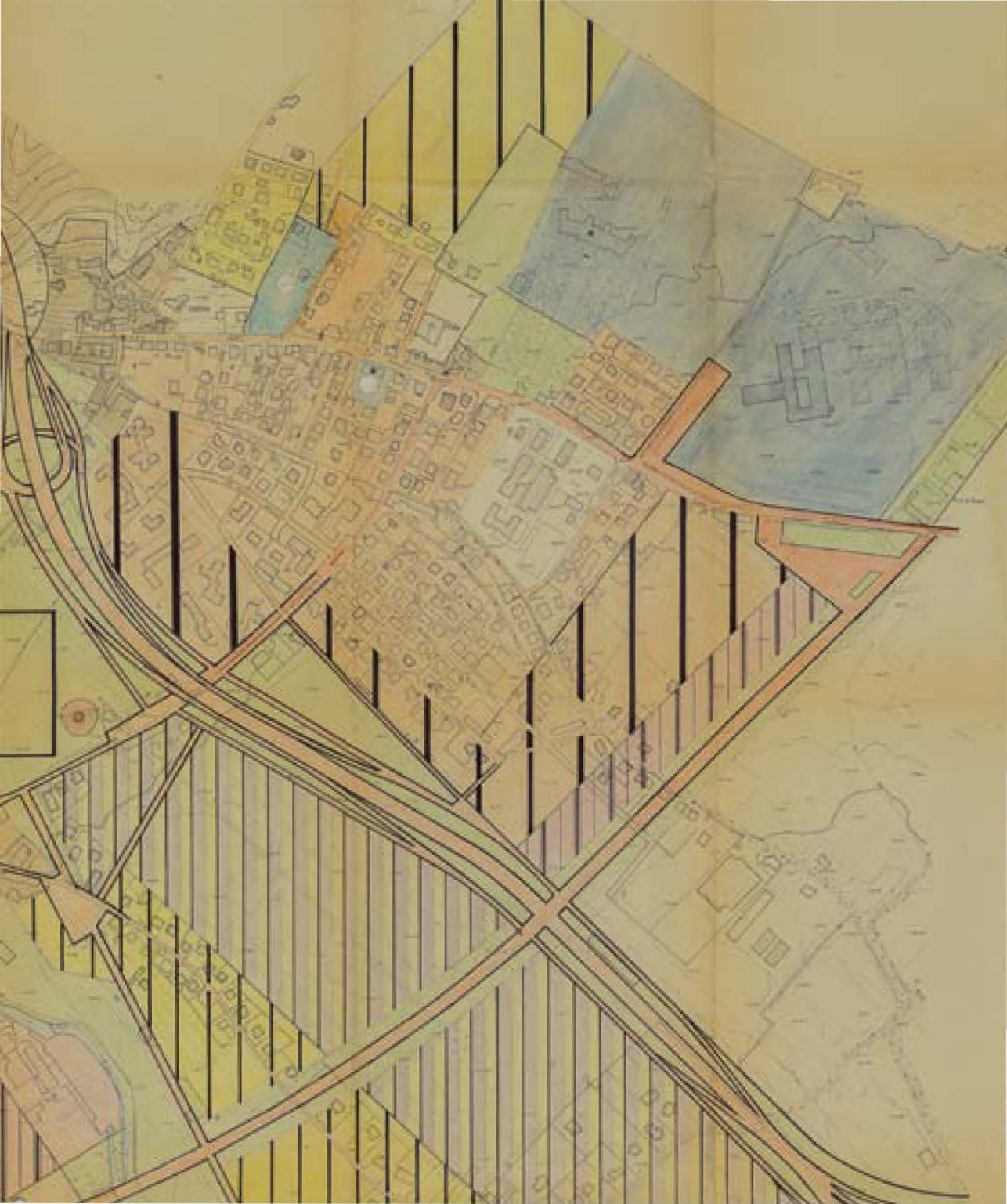
Oscar Cagna, il progetto di nuovi assi infrastrutturali nel territorio agricolo tra Ceneda e San Giacomo

ha a disposizione grossi capitali. Rispetto a ciò egli richiede sia data priorità all'intervento pubblico nell'attuazione del piano, pur esprimendo perplessità sul dimensionamento PEEP previsto: 1000 nuovi appartamenti in 10 anni, pari a 5400 nuovi abitanti, quando "non vi sono attualmente i presupposti di una tale crescita della città", in quanto "l'occupazione nelle industrie è diminuita, gli insediamenti della nuova zona industriale sono stati realizzati, non per creare nuova occupazione, ma per acquistare terreno a basso prezzo".⁶⁰.

Insomma, questo piano si riprometteva di creare una nuova città, ma gli attori in grado di coglierne le opportunità, e di gestirne l'attuazione, mancavano oppure non se la sentivano di gestire un progetto così impegnativo.

Nella progettazione del piano un grande investimento di tempo e lavoro era sta-

⁶⁰ ACVV, Delibera CC n.153, 31 luglio 1974.



Oscar Cagna, progetto di una nuova circonvallazione tra i Prati di Meschio e l'espansione di Costa

to dedicato alle infrastrutture⁶¹. La loro grafia distingue nelle tavole di progetto fra “tracciati da rettificare”, “tracciati già definiti” e “tracciati di progetto da definire in sede esecutiva”. Le dimensioni delle sezioni stradali, gli arretramenti degli edifici e le altre regole (compreso l'eventuale divieto di accesso diretto dalle proprietà confinanti) sono oggetto di una accurata declinazione in una serie di tabelle che combinano tipo di strada e tipo di zona. Per ciascuna tipologia di zona edificabile, viene data una “norma cornice” seguita dai diversi indici e parametri.

Non banale anche l'identificazione degli insediamenti in zona A (tessuto urbano storico), e le prescrizioni previste che includono l'introduzione di fasce omogenee di rispetto, la tutela dei giardini, delle alberature, dei muri e delle opere accessorie, nonché delle prospettive e dei coni di libera visuale. È prevista altresì l'assimilazione alle zone A di tutti gli edifici la cui presenza è catastalmente accertata prima del 1903. Interessante anche come viene trattato il tema delle destinazioni d'uso, prevedendo oltre la residenza “tutti i servizi e attività connesse che non risultino di pregiudizio o molestia all'igiene al decoro e alla continuità d'uso del tessuto edilizio di interesse storico”⁶².

Nonostante la straordinaria capacità di lettura delle planimetrie e dei contesti riconosciuta a Oscar Cagna⁶³, e anche a prescindere dalla questione del dimensionamento, oggi il modo in cui le infrastrutture e le stesse zone di espansione e di completamento erano localizzate dal piano sul territorio esistente appare tuttavia piuttosto brutale.

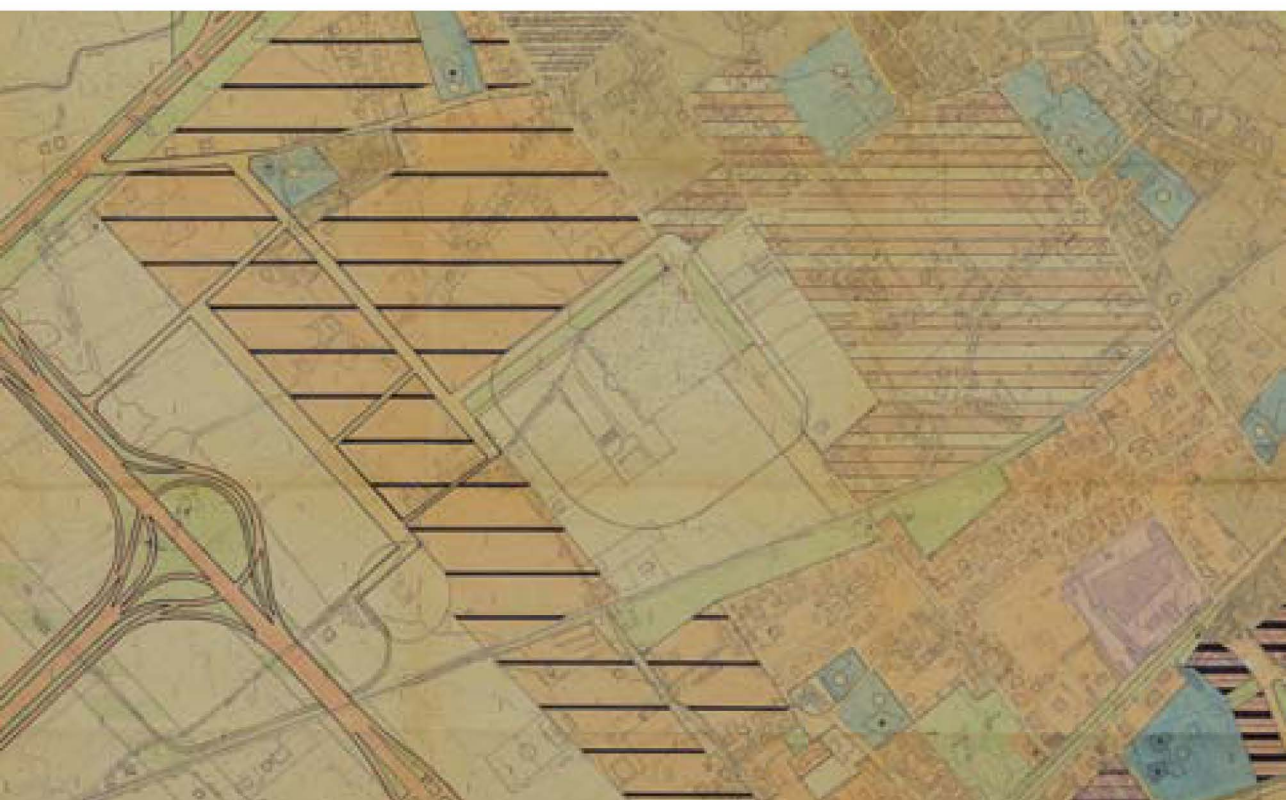
Il piano, adottato nel 1974⁶⁴, non arriverà mai all'approvazione: l'amministrazione regionale imporrà modifiche tali che i contenuti portati, cinque anni dopo, all'approvazione, definiranno nel complesso uno strumento molto diverso. Un progetto ridimensionato sia nei nuovi volumi previsti che nell'idea di città e di sua regia pubblica.

61 Come si può evincere dalla cura delle rappresentazioni riferite alle strade, e come peraltro confermato da Alberto Ferruzzi nella conversazione già citata.

62 Vittorio Veneto P.R.G. Variante Generale. Norme di attuazione, 1974.

63 Italo Lupi, nella già citata conversazione con AM, attribuisce questa valutazione a Giuseppe Samonà, con il quale Cagna aveva lavorato al piano di Meda. Sia Lupi che Ferruzzi hanno sottolineato una particolare capacità di Cagna a questo riguardo.

64 ACVV, Delibera CC n.153, 31 luglio 1974. Votano a favore 16 consiglieri, 10 si astengono.



Sopra: le diverse zonizzazioni previste per i tessuti urbani esistenti tra Salsa e Ceneda

Sotto: le diverse zonizzazioni di completamento ed espansione nell'area prossima al cimitero di Ceneda

6. DAL RIDIMENSIONAMENTO DELLE PREVISIONI AL RAPPORTO CON LA PROGRAMMAZIONE REGIONALE

LA RADICALE MODIFICA AL PIANO "CAGNA" IN FORMA DI CONTRODEDUZIONI AL PARERE REGIONALE

A seguito dell'approvazione in Consiglio, e della presa d'atto della Sezione di Treviso del Comitato di Controllo il 9.9.1974, la Variante generale adottata viene pubblicata all'Albo comunale fino al 15 ottobre. In sede di esame delle osservazioni ricevute vengono apportate modifiche sia alla cartografia che alla normativa.

Inoltrata in Regione, rimane in istruttoria per quasi due anni, fino a che la Commissione Tecnica Regionale con atto del 22.7.1977, fatto proprio dalla Giunta regionale il 16.12.1977, ne boccia gran parte dei contenuti.

Nel frattempo la maggioranza che governa la città è cambiata in modo abbastanza radicale. Nel 1975 si è infatti formata una nuova maggioranza particolarmente anomala per il Veneto⁶⁵ e ancor più per la sua area pedemontana, PCI-PSI-PSDI-PRI con la DC all'opposizione, che sarà confermata anche alle successive elezioni del 1980. Tra i primi atti della nuova giunta l'incarico a Giuseppe Campos Venuti per la redazione del nuovo Piano per l'Edilizia Economica e Popolare (PEEP). L'adozione del nuovo PEEP nel 1977⁶⁶, che come scrive il progettista "non fu un piano molto conosciuto, ma al quale lavorai con soddisfazione e con un buon risultato", "doveva offrire l'occasione di ridurre le eccessive previsioni generali"⁶⁷.

Il progettista ne fu soddisfatto: "Il progetto del PEEP finì per rispecchiare tutte le mie tesi, saturando la zona periferica di comparti ben proporzionati, nei quali le precedenti villette erano ben amalgamate con i nuovi edifici di poco più grandi" pur ammettendo di non aver mai "avuto l'occasione di visitare il quartiere finito"⁶⁸.

Se l'incarico per il nuovo PEEP aveva rappresentato una prima occasione per

⁶⁵ Regione a lungo guidata da giunte monocolori DC, o DC più PRI, oppure PSDI, successivamente PSI e altri. Soltanto per un anno, dal maggio 1993 al maggio 1994, vi sarà una giunta di grande coalizione presieduta da un rappresentante del PCI, poi DS, Giuseppe Pupillo. Anche nei Comuni non vi erano molte maggioranze analoghe. Ricorda l'ex Sindaco Pizzol: "se non ricordo male, il Comune di Vittorio Veneto all'epoca era, nel Veneto, l'unico comune di 30.000 abitanti con Sindaco del Pci". Nota di risposta a Anna Marson, 23 gennaio 2018.

⁶⁶ ACVV, Delibera CC n. 142, 1 luglio 1977.

⁶⁷ Campos Venuti (2011) 134.

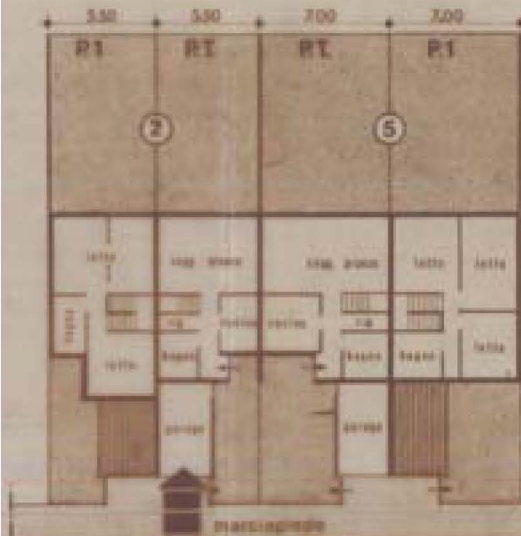
⁶⁸ ACVV, Delibera CC n. 142, 1 luglio 1977.

Tipologie – esemplificazione

CASE A SCHIERA

1. Garages accorpati all'alloggio - possibili soluzioni distributive e

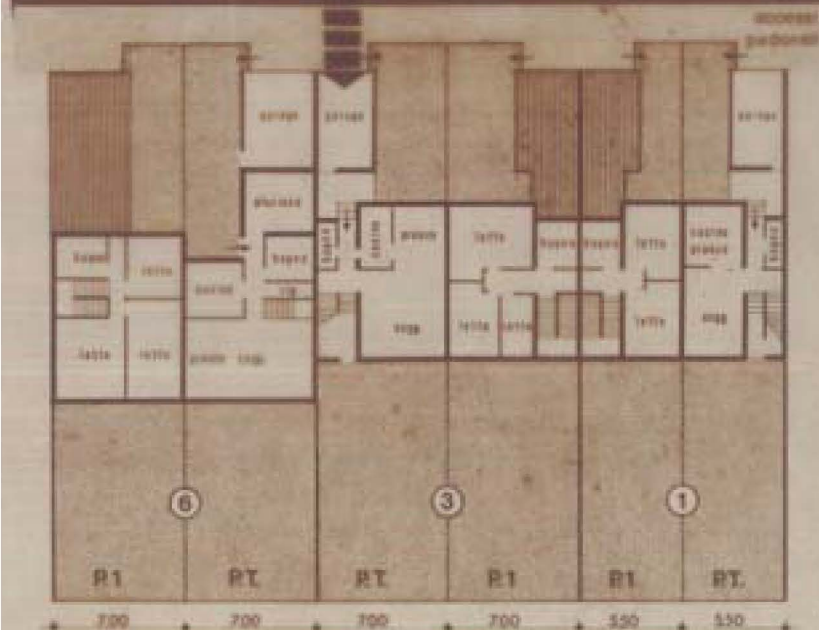
possibili dimensioni degli alloggi:



- ① Su. mq 90 ab. 3.6
- ② Su. mq 100 ab. 4.0
- ③ Su. mq 118 ab. 4.64
- ④ Su. mq 120 ab. 4.8
- ⑤ Su. mq 140 ab. 5.6

NOTA: per Superficie utile Su dell'alloggio si intende la superficie dell'alloggio al lordo della muratura, senza cantina e garage.

A 25 mq. di Su corrisponde 1 abitante



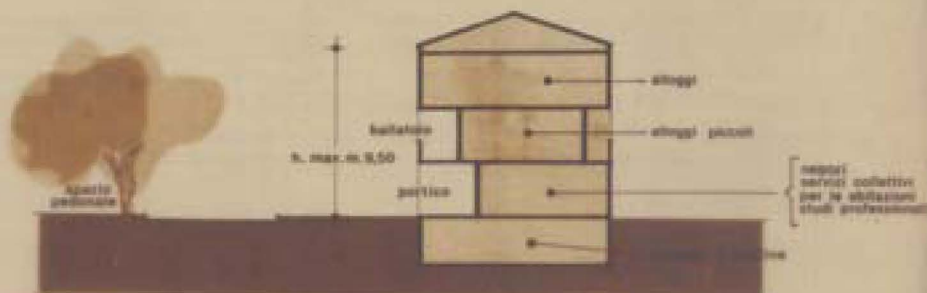
minimo m 25.00
in 30.00 per il 1°
p. ①

Sopra e nelle pagine seguenti:

tipologie esemplificative diverse per le case da realizzarsi con il Piano di edilizia economica e popolare

CASE IN LINEA L₁

Sezione tipo



ALLOGGI: Possibili soluzioni distributive e possibili dimensioni

piano 1°



② Su: mq. 38 ab. 1,5

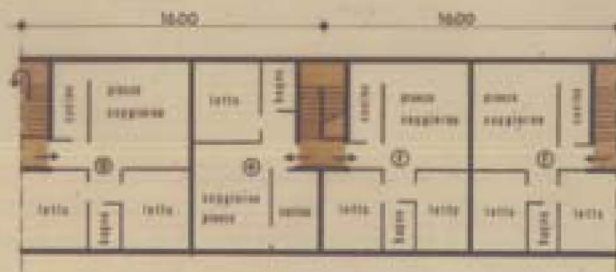
⑤ Su: mq. 52 ab. 2,00

⑥ Su: mq. 65 ab. 2,8

⑦ Su: mq. 75 ab. 3,0

⑧ Su: mq. 85 ab. 3,4

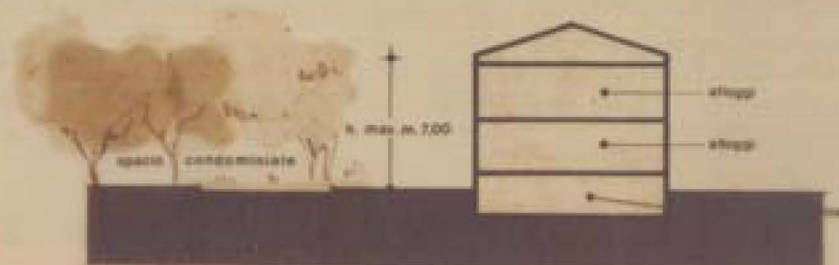
piano 2°



NOTA per Superficie utile - Su - dell'alloggio si intende la superficie dell'alloggio al lordo della muratura, esclusi garage e cantina.
A 25 mq di Su corrisponde 1 abitante.

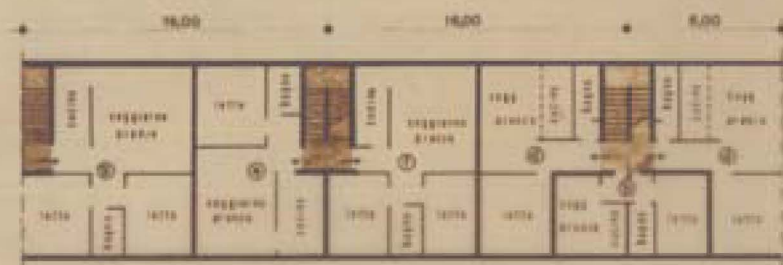
CASE IN LINEA L₂

Sezione tipo



ALLOGGI: Possibili soluzioni distributive e possibili dimensioni

piani 1° e 2°

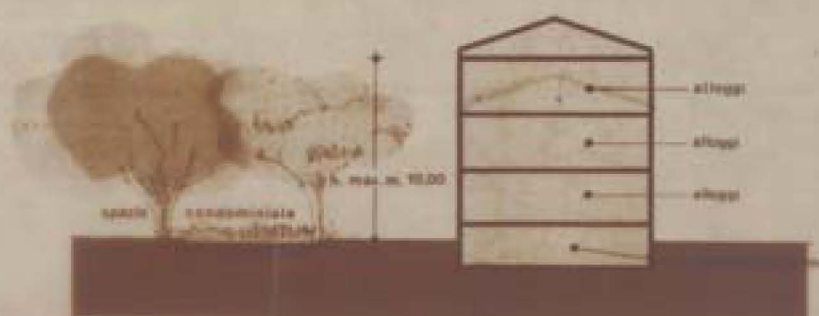


- ① Su: mq. 38 ab. 1,5
- ② Su: mq. 56 ab. 2,24
- ③ Su: mq. 65 ab. 2,6
- ④ Su: mq. 75 ab. 3,0
- ⑤ Su: mq. 85 ab. 3,4

NOTA: per Superficie utile Su dell'alloggio si intende la superficie dell'alloggio al lordo della muratura esclusi garage e cantine
A 25 mq di Su corrisponde 1 abitante

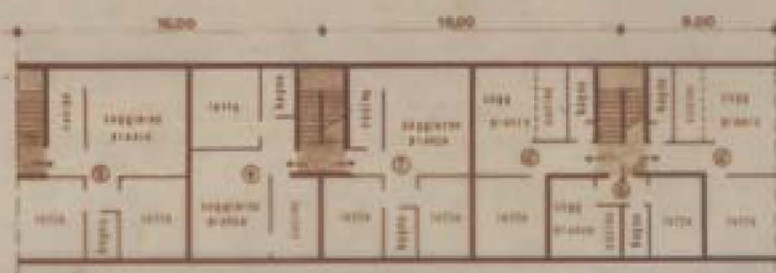
CASE IN LINEA L₃

Sezione tipo



ALLOGGI: Possibili soluzioni distributive e possibili dimensioni

plani 1° e 2°



⑤ Su: mq. 38 ab. 1,5

⑥ Su: mq. 56 ab. 2,24

⑦ Su: mq. 65 ab. 2,6

⑧ Su: mq. 75 ab. 3,0

⑨ Su: mq. 85 ab. 3,4

NOTA: per Superficie utile, Su dell'alloggio si intende la superficie dell'alloggio al lordo della muratura esclusi garage e cantine.
A 25 mq di Su corrisponde 1 abitante.

modificare le previsioni urbanistiche, adottate nel 1974 con il voto peraltro favorevole di una parte consistente dell'attuale maggioranza, come motivare il fatto che la giunta aderisce alle richieste della Regione rivedendo praticamente l'intero piano?

Non "creare una città", ma "ricuperarla". Così un consigliere P.S.I. motivando il voto favorevole⁶⁹ all'incarico ad Astengo per il recepimento del parere regionale comportante una sostanziale revisione delle previsioni adottate nel 1974. Dal dibattito consiliare riportato nella delibera⁷⁰ con la quale nel 1978 viene conferito al prof. Giovanni Astengo l'incarico per la controdeduzione alle osservazioni regionali, il Sindaco dichiara che "l'Amministrazione si trova in notevole difficoltà per contro dedurre al voto espresso dalla Regione [...]. Nota infatti che il voto della Regione è estremamente complesso, esprime un parere favorevole impegnando peraltro il Comune a rispondere a molte obiezioni sui contenuti del piano stesso ed anche a modificare i criteri informativi del piano e a rivederne la normativa. [...] prendendo alla lettera il contenuto del voto regionale bisognerebbe rifare il piano da capo.

D'altra parte non rispettando il contenuto del voto si rischia di trovare grossi ostacoli per la definitiva approvazione della variante. Comunque le controdeduzioni sono indispensabili per arrivare ad una approvazione che elimini l'attuale situazione normativa [...] dato che il territorio è soggetto oggi al sovrapporsi dei vincoli derivanti da tre fonti: il piano approvato⁷¹, la variante adottata, e le prescrizioni del voto regionale".⁷²

La scelta di Astengo, suggerita dal PSI locale⁷³, è motivato con il fatto che si tratta di "affidare un incarico ad un professionista che sia in grado di districare la complessità dei problemi sopra esposti. La scelta della Giunta è caduta sul prof. Giovanni Astengo di Torino sia per la sua provata capacità tecnica, sia per il fatto che questo professionista possiede una discreta esperienza amministrativa."⁷⁴. I consiglieri della Democrazia Cristiana, pur non opponendosi, "poiché non

69 Senza peraltro alcun accenno di autocritica politica, essendo il PSI in maggioranza dal 1970, e avendo quindi partecipato all'approvazione sia dello Schema programmatico che della Variante generale redatta dall'arch. Cagna.

70 ACVV, Delibera CC n.96, 23 giugno 1978.

71 Il PRG Torres approvato nel 1958.

72 ACVV, Delibera CC n.96, 23 giugno 1978.

73 Giorgio Pizzol, Nota di risposta a Anna Marson, 23 gennaio 2018.

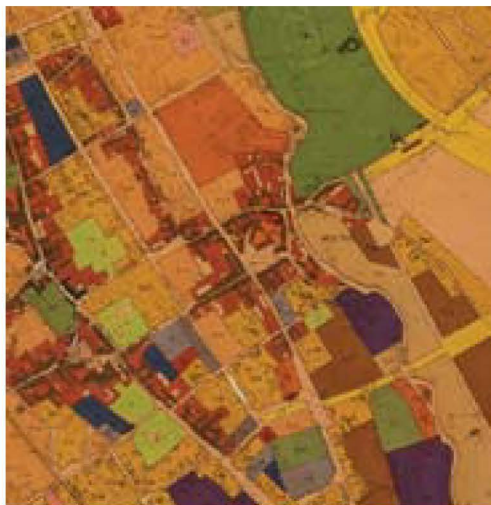
74 ACVV, Delibera CC n.96, 23 giugno 1978. In realtà, definire soltanto "discreta" l'esperienza amministrativa che Giovanni Astengo possiede nel 1978 è probabilmente un voluto *understatement*: dopo essere stato assessore alla Pianificazione urbanistica del Comune di Torino nel 1966-67, e Consigliere regionale per due legislature, dal 1975 al 1980 Astengo è assessore alla Pianificazione e Gestione urbanistica della Regione Piemonte, sempre per il PSI. Quando gli viene affidato l'incarico per Vittorio Veneto è dunque assessore regionale in carica.

interpellati non partecipano al voto”, “senza comunque mettere in dubbio la capacità della persona proposta”. “La DC si è rifiutata sempre di prendersi lo spazio offertole, per non coinvolgersi in situazioni di responsabilità”, chiosa il Sindaco Pizzol⁷⁵ terminando la discussione e mettendo ai voti la proposta d’incarico⁷⁶, approvata con 13 voti favorevoli, 1 contrario e 12 astensioni.⁷⁷

I tempi per l’espletamento dell’incarico, definiti dalla Convenzione allegata alla delibera già citata, sono strettissimi: due mesi dalla consegna del materiale che il Comune deve fornire al progettista, sia per le controdeduzioni che per il seguente programma pluriennale di attuazione. Il progettista incaricato si impegna a venire a Vittorio quattro volte per illustrare i suoi elaborati relativi alle controdeduzioni⁷⁸, e altrettante per il programma pluriennale, e si riserva co-

munque di avvalersi dell’opera di collaboratori e consulenti⁷⁹.

L’8 gennaio 1979, a soli sei mesi dal conferimento dell’incarico, arriva in Consiglio comunale l’adeguamento della Variante al voto regionale⁸⁰. Gli elaborati presentati hanno “inteso recepire integralmente le proposte di modifica” espresse dalla Regione, “allo scopo di affrettare al massimo l’iter di approvazione del P.R.G.”. PRG che “non rappresenterà un punto d’arrivo, ma più rea-



Giovanni Astengo, adeguamento della Variante al voto regionale, particolare della tavola originale conservata in sala riunioni dell'Ufficio Tecnico comunale

75 Giorgio Pizzol, Sindaco PCI dal 1975 al 1982. Nel 1987 sarà eletto senatore per il PSI, partito che abbandonerà nel 1990 con una lettera a Craxi che denuncia l’assenza di democrazia interna.

76 L’incarico ha come oggetto la predisposizione delle controdeduzioni al voto regionale, nonché il Programma pluriennale di attuazione ai sensi della legge 10/1977, per un importo complessivo di 28.500.000 lire.

77 ACVV, Delibera CC n.96, 23 giugno 1978.

78 Prevedendo l’importo dei compensi dovuti per ulteriori riunioni, rispettivamente 150.000 lire + IVA per un’intera giornata, 100.000 + IVA per mezza giornata.

79 Sta in questo ultimo aspetto, probabilmente, la chiave per comprendere perché Astengo, in carica come assessore regionale, accetti quest’incarico.

80 ACVV, Delibera CC n.1, 8 gennaio 1979.



Giovanni Astengo, adeguamento della Variante generale al voto regionale, tavola originale conservata in sala riunioni dell'Ufficio Tecnico comunale



LEGENDA

Simboli
- Linee rosse: Faglia di tipo normale
- Linee verdi: Faglia di tipo inverso
- Linee gialle: Faglia di tipo trasversale
- Linee blu: Faglia di tipo obliqua
- Linee nere: Faglia di tipo mista

Colori
- Verde: Rocce sedimentarie
- Rosso: Rocce ignee
- Giallo: Rocce metamorfiche
- Blu: Rocce vulcaniche
- Neri: Rocce di tipo igneo intrusivo

Scale
- 1:50.000
- 1:100.000
- 1:200.000
- 1:500.000
- 1:1.000.000

Altre informazioni
- Foglio n. 1234
- Edizione 1980
- Autore: Istituto Geografico Militare
- Revisione: Istituto Geografico Militare

Simboli
- Linee rosse: Faglia di tipo normale
- Linee verdi: Faglia di tipo inverso
- Linee gialle: Faglia di tipo trasversale
- Linee blu: Faglia di tipo obliqua
- Linee nere: Faglia di tipo mista

Colori
- Verde: Rocce sedimentarie
- Rosso: Rocce ignee
- Giallo: Rocce metamorfiche
- Blu: Rocce vulcaniche
- Neri: Rocce di tipo igneo intrusivo

Scale
- 1:50.000
- 1:100.000
- 1:200.000
- 1:500.000
- 1:1.000.000

Altre informazioni
- Foglio n. 1234
- Edizione 1980
- Autore: Istituto Geografico Militare
- Revisione: Istituto Geografico Militare

MONTANE GENERALI
F. G. S.
1980

ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE
ROMA

ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE
ROMA

listicamente, un punto di partenza per future scelte di carattere urbanistico”.⁸¹ Sono state apportate modifiche a numerosi articoli delle norme tecniche di attuazione, riportando in particolare a intervento diretto le previsioni originariamente assoggettate a piano particolareggiato di iniziativa pubblica e a piano di lottizzazione convenzionata, ed estendendo così la possibilità di edificare attraverso singoli concessioni edilizie⁸². Numerose aree vengono trasferite da una categoria d'intervento ad un'altra, le zone di classe A (interesse storico) vengono ripериметrate.

Il dibattito introduce qualche dubbio sul fatto che quanto presentato si limiti a recepire le richieste regionali: “la massiccia operazione di riclassificazione di molte zone, con la totale [...] scomparsa delle precedenti zone B, regolate sempre e solo a P.P. o P.L., riclassificate in zone a intervento diretto; l'importanza specifica di tale operazione quando si riferisce a aree centralissime attorno al Municipio, con l'introduzione di possibili effetti perversi (come la speculazione edilizia e le lottizzazioni tipo vent'anni fa); lo stralcio di aree non richiesto dal voto e la conferma di altre dal voto, invece, stralciate; il rifacimento integrale delle Norme di Attuazione con eliminazione di moltissime norme precedenti



Oscar Cagna, Variante generale adottata nel 1974, nuova area di espansione in località Paradiso (campita con quadrati e righe nere verticali)



Giovanni Astengo, Variante generale approvata nel 1979, modifica dell'area di espansione in località Paradiso che viene estesa e disegnata con i nuovi lotti

⁸¹ *Ibidem*

⁸² L'argomento portato a giustificazione di quest'ultima modifica è il fatto che la legge 10/1977 obbliga i privati a versare la rispettiva quota parte degli oneri di urbanizzazione. *Ibidem*

non stralciate dal voto.” In effetti, se per fare un esempio si confronta il disegno di una Area residenziale di nuovo impianto facilmente individuabile in tutte le planimetrie di piano (la futura lottizzazione Paradiso⁸³, in località Olarigo), come modificata fra il 1974 e il 1979, appare abbastanza chiaramente come ad un chiaro disegno d'insieme in cui non vengono individuati i singoli lotti sia subentrata una previsione che modifica e allarga il disegno iniziale per distribuire i lotti su più terreni.

In realtà, come peraltro accennato nella replica ai dubbi manifestati da alcuni interventi consiliari, i contatti con la Regione nel frattempo erano proseguiti, e avevano probabilmente portato a concordare le modifiche, tant'è che il Comune non ripubblica la variante, considerando le modifiche apportate come mero adeguamento alle controdeduzioni regionali. Con 21 voti a favore e 14 contrari, nella stessa seduta le controdeduzioni del Comune al parere regionale vengono approvate. Sei mesi dopo, con tempi questa volta assai più brevi dei tre anni impiegati per il parere espresso nel 1977, la Giunta Regionale approva⁸⁴ il PRG modificato.

LA VARIANTE “CASE NERE”

Nel 1979, a poche settimane di distanza dall'approvazione del nuovo piano, il Consiglio comunale delibera l'affidamento a Giovanni Astengo di un secondo incarico⁸⁵, perché “faccia determinati lavori che servono a sistemare alcuni problemi che non sono stati ancora risolti nonostante l'approvazione della Variante Generale al P.R.G. da parte della Giunta Regionale Veneta”⁸⁶. Nella breve discussione a seguire sono oggetto di critica “una certa genericità” della convenzione e “l'onere imponente” del compenso previsto, pari a 125 milioni di lire + IVA⁸⁷, tant'è che tale spesa è finanziabile soltanto con un apposito mutuo. Lo schema di convenzione allegato alla delibera elenca in realtà ben dieci “Progetti di varianti e integrazioni al P.R.G.” che l'incaricato è tenuto a consegnare in tempi brevissimi, con scadenze che vanno dai 4 agli 8 mesi dalla stipula della convenzione.

83 Il cui progetto sarà presentato nel 1980, poco dopo l'approvazione del piano modificato in seguito alle controdeduzioni.

84 Regione Veneto, Delibera GR n.3575, 17 luglio 1979.

85 ACVV, Delibera n. 309, 26 ottobre 1979.

86 *Ibidem*, intervento di apertura del Sindaco Pizzol.

87 All'incirca 700.000 mila euro attuali, IVA esclusa. Erano anni nei quali un professionista poteva vivere di soli incarichi urbanistici, a differenza di oggi; l'importo era comunque decisamente elevato anche per l'epoca.

Il progetto maggiormente impegnativo è quello indicato al punto 1), ovvero “le specifiche prescrizioni relative all’edificato storico e/o ambientale, richieste dagli artt.8 e 18 delle N.d.A., secondo il disposto della delibera della Giunta regionale veneta di approvazione del P.R.G.”⁸⁸ A conferma che molti degli altri progetti richiesti sono davvero “eventuali”, il chiarimento offerto dall’assessore: “Con l’attuazione del punto 1) della convenzione verrà tolto il vincolo messo precedentemente su alcuni edifici. Per fare ciò è necessaria una analisi, che comporta la compilazione di circa 2000 schede e la rilevazione di dati qualitativi e quantitativi. L’indagine è molto difficoltosa e il compenso quello previsto dalla normativa degli ingegneri.”⁸⁹

Il citato “vincolo”, definito dall’art.8 delle N.d.A. “vincolo cautelare”, è una salvaguardia triennale apposta dal nuovo piano “per tutti gli edifici campiti in nero e per le aree di loro pertinenza (compresi nelle zone “5”), e per tutti gli edifici, sempre campiti in nero, ricadenti in qualsiasi altra zona del territorio comunale. L’art.18 delle Norme di Attuazione del P.R.G. prevede che entro sei mesi dall’entrata in vigore del P.R.G. l’Amministrazione avvii la compilazione dell’inventario dei beni immobili...”⁹⁰.

La “Variante ex art.18”, da allora comunemente nota come “variante delle case nere”⁹¹, arriva al voto di adozione in Consiglio nel 1982, molto dopo i quattro mesi previsti dalla convenzione per la redazione degli elaborati, quando la salvaguardia è già scaduta da qualche settimana, e nonostante le dimissioni del

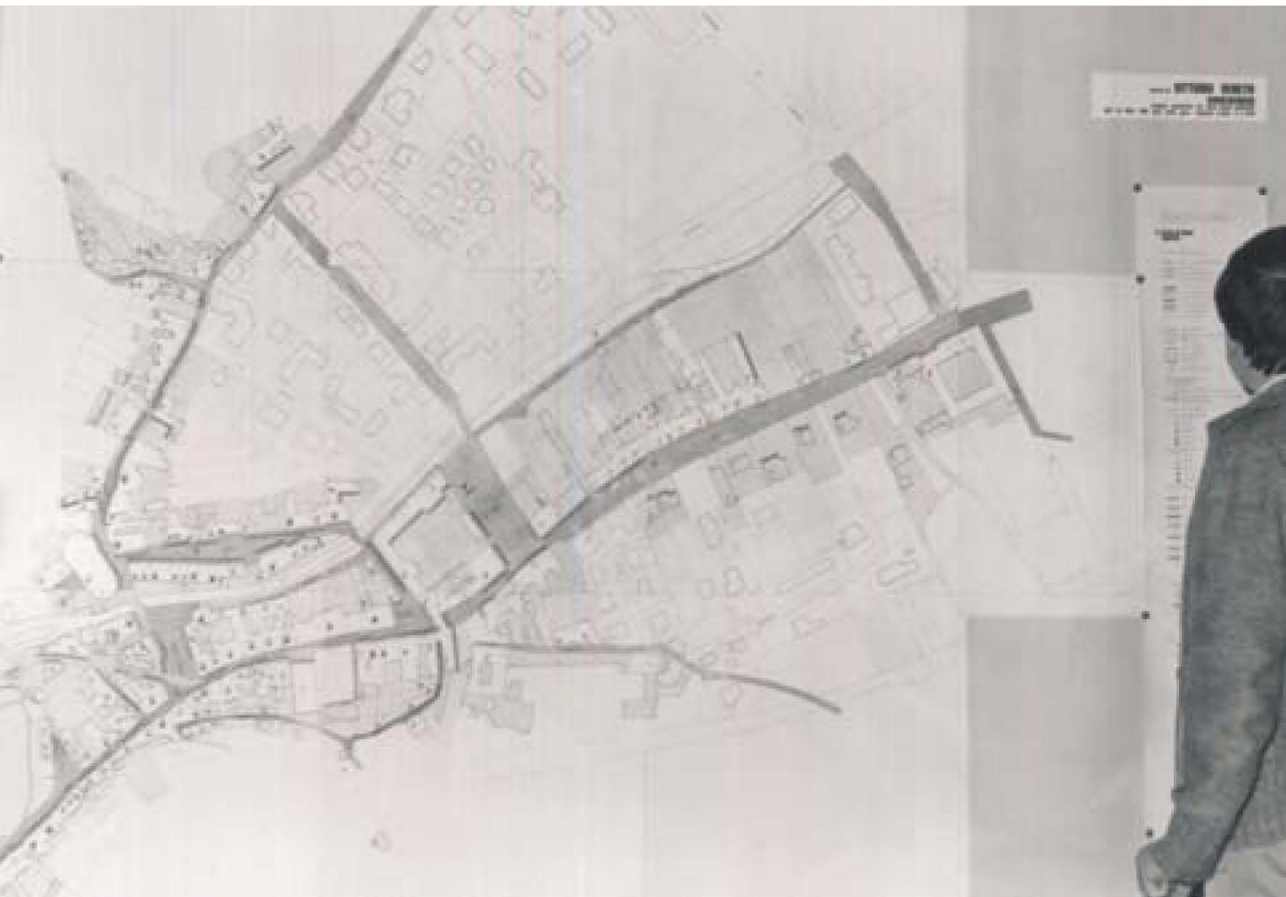
88 ACVV, Delibera n. 309, 26 ottobre 1979, Schema di Convenzione allegato. Art.1.

Gli altri progetti da prodursi, elencati successivamente, riguardavano 2) le soluzioni tecniche relative alla rete di viabilità e trasporti; 3) la individuazione di aree per la rilocalizzazione di impianti produttivi artigianali e commerciali; 4) le operazioni eventuali di riordino degli impianti produttivi esistenti; 5) la precisazione delle aree di completamento per l’edilizia residenziale pubblica e privata, ed il riordino delle aree marginali di frangia; 6) la individuazione di nuove aree per l’edilizia residenziale pubblica e delle zone di recupero ai sensi della legge 457; 7) il riassetto del sistema dei servizi sociali pubblici, con la verifica delle aree di piano ed eventuali proposte di modifica; 8) la soluzione dei problemi relativi agli impianti sportivi e ricreazionali; 9) Le specifiche prescrizioni occorrenti per la tutela e l’uso del territorio extraurbano; 10) il conseguente riordino della normativa.

89 *Ibidem*. Intervento dell’assessore Tognolo (P.C.I.).

90 *Idem*, n. 255, 11 ottobre 1982. In realtà l’art.18 del piano approvato nel 1979 prevede che sia il Consiglio ad avviare l’indagine: “Entro sei mesi dalla data del decreto di approvazione del PRG, Il C.C. provvede ad avviare un’indagine conoscitiva sui valori storico-artistici, e/o ambientali degli edifici antichi e delle aree di loro pertinenza, oltrechè delle aree di interesse ambientale e paesaggistico. L’indagine sarà effettuata con rilevamento diretto e schedatura degli immobili e delle aree sulla base di omogenei criteri valutativi predisposti preliminarmente. Allo scopo di confermare il piano ai risultati di tale indagine conoscitiva, il comune provvederà ad adottare una variante specifica al Piano regolatore generale.”

91 Dalla campitura in colore nero che rappresentava gli edifici di “antica costruzione”, per i quali erano previste minori possibilità di trasformazione rispetto agli edifici campiti in grigio, corrispondenti a costruzioni rilevate come più recenti.



Giovanni Astengo, Variante "case nere", foto originale di un momento di restituzione dell'indagine sul valore storico e ambientale degli edifici esistenti

Sindaco in seguito a una mancata fiducia della propria maggioranza su una delibera di natura urbanistica⁹².

Con le parole attuali dell'allora Sindaco costretto alle dimissioni, la "stragrande maggioranza dall'opinione pubblica cittadina [...] chiedeva semplicemente e a gran voce: libertà di costruzione senza alcun vincolo. La pianificazione proposta dalla giunta era definita di tipo "sovietico". La Giunta e il Sindaco erano

⁹² Il 15 giugno 1982 la Giunta propone al Consiglio di respingere un piano di lottizzazione di iniziativa privata su un'area facente parte del PEEP di S. Giacomo. I consiglieri PCI (partito cui apparteneva il Sindaco) insieme ai consiglieri DC approvano la lottizzazione mettendo in minoranza il Sindaco; PSI e PSDI ritirano la fiducia. Il Sindaco Pizzol (di lì a qualche anno eletto senatore con il partito socialista) è costretto a dimettersi, sostituito a breve dal socialista Fabio Concas.



Sopra: Giovanni Astengo, Variante "case nere", stralcio della planimetria che evidenzia, in colore nero, gli edifici di antica costruzione



A sinistra: frontespizio di uno dei fascicoli di controdeduzione alle osservazioni presentate in relazione alla Variante "case nere"

accusati di “bloccare” lo sviluppo edilizio e quindi economico della città. Forti pressioni sui partiti che sostenevano la giunta per l'adozione degli indirizzi condivisi dall'opinione pubblica erano ovviamente messe in atto dall'ambiente degli operatori immobiliari⁹³. È in questo contesto che la Variante “case nere” viene adottata. Gli elaborati approvati dal Consiglio comunale sono una combinazione di rappresentazioni grafiche (per i centri e nuclei storici alla scala 1:500, dunque con un dettaglio piuttosto elevato per uno strumento urbanistico) e norme che definiscono le categorie d'intervento e le destinazioni ammesse per ciascun edificio⁹⁴. I progettisti (oltre a Giovanni Astengo, la cui firma non compare peraltro accanto al nome sugli elaborati adottati e nemmeno su quelli successivi, gli architetti Giovanni Cenedese e Fausto Orzes) hanno redatto, sulla base delle diverse analisi compiute, tabelle sinottiche con le indicazioni tipologico-planivolumetriche per gli interventi di riordino edilizio⁹⁵, che specificano i metri cubi realizzabili mediante interventi di ricostruzione, trasferimento su nuovo sedime e nuovo allineamento, nuova edificazione.

Votata all'unanimità, una volta pubblicata la Variante riceve numerose osservazioni. Le controdeduzioni alle osservazioni sono classificate in sette gruppi⁹⁶. Nel gruppo classificato “sui caratteri generali”, fra le altre, una osservazione presentata da 904 cittadini, una presentata da 44 professionisti, una presentata dalla Sezione di Treviso di Italia Nostra⁹⁷. Anche fra le osservazioni classificate dai progettisti come “analitiche” ve n'è tuttavia una che fa emergere, sia pur indirettamente, questioni di metodo nella costruzione della variante. La sintesi

93 Giorgio Pizzol, Nota di risposta a Anna Marson, 23 gennaio 2018.

94 Gli elaborati portati in approvazione sono composti da: “1. Estratti del PRG 1979, comprendenti alla scala 1:500 i centri storici e i nuclei storici, e alla scala 1:5000 gli edifici sparsi”; “2. Tavole dello stato di fatto, alla stessa scala di quelle del punto 1, comprendenti la delimitazione delle unità di rilevamento censite e le caratteristiche fisico-estetiche dei singoli immobili e delle aree di pertinenza comprese nei perimetri di cui alla presente variante”; “3. Tavole della variante di PRG [...] Esse [...] fissano le prescrizioni relative agli spazi pubblici e quelle relative ad ogni immobile che riguardano: a) le destinazioni d'uso ammesse, in quanto compatibili con le caratteristiche degli edifici; b) i tipi di intervento consentiti; c) i modi di attuazione degli interventi...”; 4. Relazione illustrativa; 5. Norme di attuazione della Variante. Vedasi ACVV, Delibera CC n. 255, 11 ottobre 1982.

95 Allegato A alle N.d.A.

96 ACVV, Delibera n. 246, 1 ottobre 1984. I gruppi di osservazioni fanno riferimento all'oggetto osservato (caratteri generali, vincoli di uso pubblico, tipi di interventi ammissibili, vincoli di uso pubblico e tipo di intervento, piani attuativi e interventi di riordino, varie), oltre che alla correttezza procedurale (fuori dai termini previsti).

97 È curioso notare come nelle due delibere che trattano della controdeduzione alle osservazioni, *ibidem* e ACVV, Delibera n. 247, 2 ottobre 1984, la trattazione delle osservazioni presentate dai singoli proprietari abbiano la precedenza su quelle di carattere generale; le proposte della giunta, in molti casi di accoglimento parziale di quanto osservato, sono generalmente approvate a maggioranza con una ripetuta astensione dei consiglieri PCI.

dell'osservazione in questione⁹⁸, avente come oggetto "aree scoperte di pertinenza e edifici di via Diaz", è che gli edifici classificati privi di valore storico e ambientale, quindi da demolire con trasferimento su nuovi allineamenti, sono in realtà edifici antichi, che la proprietà intende conservare; viene inoltre chiesto di modificare un'area di pertinenza classificata come "area a destinazione d'uso pubblico di nuova perimetrazione e individuazione" in "area a verde privato vincolato". Viene allegata documentazione storica, iconografica e catastale, nonché una relazione storica a firma del prof. Adriano Alpago Novello, a supporto delle richieste. I progettisti propongono di accogliere la richiesta di stralcio della demolizione e ricostruzione degli edifici storici - difficile da rifiutare in considerazione della documentazione presentata - prevedendo peraltro per quello di maggior volume la "ristrutturazione pesante", e di respingere invece la richiesta di mantenere a verde privato l'area di pertinenza.

La difesa d'ufficio della classificazione degli edifici effettuata è apparentemente ineccepibile: "Dai codici di lettura si può bene vedere che il risultato sulle informazioni raccolte è ricco per quanto riguarda la storia dell'edificio, la consistenza fisica, le destinazioni d'uso e il suo valore storico-ambientale."⁹⁹ E in effetti la descrizione delle voci utilizzate per la scheda di rilevamento sembra abbastanza solida, anche se non contiene significativi avanzamenti rispetto alle indagini effettuate nella seconda metà degli anni '50 da Astengo per il piano di Assisi¹⁰⁰, che rimangono di qualità ben superiore.

Dalle osservazioni presentate nel caso di Vittorio appare tuttavia evidente che alcuni edifici sono stati classificati in modo errato. E appare curioso che relativamente alla categoria (applicata in modo non propriamente adeguato a edifici storici) della "ristrutturazione pesante" i progettisti si sentano in dovere di precisare che si tratta di un modo d'intervento che parte "da un rigoroso rifiuto di ogni ulteriore manomissione dell'impianto architettonico e tipologico originario". Sembra dunque lecito chiedersi se Giovanni Astengo abbia davvero partecipato attivamente allo svolgimento dei due incarichi per il Comune di Vittorio Veneto, o abbia invece dato di fatto ampia delega ai suoi collaboratori, Cenedese e Orzes¹⁰¹. In effetti, Astengo non cita mai Vittorio Veneto nei suoi

98 Controdeduzioni alle osservazioni alla variante P.R.G. adottata con Delib. CC n.255 del 22/10/1982. Repertorio controdeduzioni analitiche gruppo "D"- "Piani attuativi e interventi di riordino".

99 *Ibidem*.

100 *Urbanistica* n.24-25 del 1958.

101 Nelle diverse delibere aventi come oggetto procedure riferite agli strumenti della cui redazione era stato incaricato Astengo non vi è in effetti traccia della presenza di quest'ultimo, mentre risultano solitamente presenti in aula consiliare Cenedese e Orzes. Nella già citata delibera 246 del 1984 in cui vengono trattate le controdeduzioni alle osservazioni l'arch. Cenedese viene introdotto come "redattore delle controdeduzioni", mentre l'arch. Orzes "ha collaborato alla controdeduzione delle osservazioni".

scritti, e non vi sono tracce che ritenesse questi incarichi un'opportunità su cui investire energie, in quanto "Giovanni vuole fondare l'avanzamento della disciplina e le occasioni che gli vengono offerte le utilizza, con una generosità (Assisi) e temerarietà (Genova e Bergamo) senza pari"¹⁰². In quegli stessi anni svolge peraltro anche altre consulenze, dal Piano dei servizi per Firenze ai diversi piani comprensoriali del Trentino¹⁰³.

L'impostazione della variante di piano relativa all'edificato storico e/o ambientale era comunque molto ambiziosa, per impianto complessivo, elaborati previsti, indicazioni progettuali, e sembra quindi ipotizzabile che Astengo vi abbia direttamente contribuito. Tra l'impianto teorico e i contenuti effettivi c'è tuttavia uno stacco considerevole: da un lato non tutti gli edifici sono stati evidentemente oggetto di un rilievo puntuale, dall'altro le categorie e le modalità d'intervento previste, e la stessa individuazione delle aree private destinate a uso pubblico, non paiono derivare da un approfondimento adeguato di ciascun specifico contesto, e hanno comunque subito un progressivo slittamento di significato.

Le stesse assunzioni di partenza non hanno probabilmente aiutato. I progettisti riassumono la logica di quanto previsto in questi termini: "con questo non si è voluto comprimere le possibilità di nuova edificazione che, per la verità, erano notevoli e molto utilizzate. In definitiva l'obiettivo della Variante, da questo punto di vista, si può riassumere in un dualismo logico: un ragionevole assestamento delle possibilità di 'recupero' e di 'riuso' e un ragionevole assestamento (in diminuzione) della nuova edificazione"¹⁰⁴.

Il progetto di "non creare una città", ma "ricuperarla" si rivela quindi nel complesso un obiettivo sostenuto in modo non del tutto convinto, principalmente a mezzo di norme¹⁰⁵ e non sempre di politiche localizzative¹⁰⁶; da un lato produrrà diverse trasformazioni che incideranno negativamente su quell'impianto architettonico e tipologico originario che si dichiarava di voler sottrarre alle

102 Bruno Dolcetta, nota di risposta del 13 novembre 2017 sull'esperienza di Giovanni Astengo in merito agli incarichi urbanistici ricevuti a Vittorio Veneto.

103 Dolcetta, Maguolo, Marin 2015. In questo testo Vittorio Veneto non compare nemmeno nell'indice dei luoghi. Alcuni degli elaborati prodotti per Vittorio Veneto sono invece disponibili nelle pagine web IUAV dedicate a Giovanni Astengo.

104 Controdeduzioni alle osservazioni alla variante P.R.G. adottata con Delib. CC n.255, 22 ottobre 1982. Relazione sulle osservazioni sui caratteri generali.

105 Le norme relative alla classificazione degli edifici e alle relative possibilità d'intervento ammesse.

106 Alcune funzioni pubbliche o di interesse pubblico sono in realtà localizzate o mantenute all'interno del tessuto urbano storico, ma sia la gran parte delle nuove funzioni commerciali che nuovi insediamenti di edilizia popolare sono realizzati in aree esterne, facendo così venire meno una serie di leve che sarebbero state decisive per la rigenerazione della città esistente.

Handwritten signature and initials

comune di **VITTORIO VENETO**

VARIANTE

ART. 18 N.d.A. - PRG. appr. delib. giunta regionale n. 3575/17-7-1979

TAV

centro 1:500

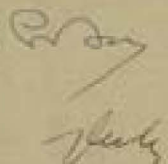
9



Variante "case nere", una delle tavole alla scala 1:500 (a sinistra) e la corrispondente legenda (a destra)

1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 26

Free space available



manomissioni¹⁰⁷, dall'altro non riuscirà ad attivare l'effettiva rivitalizzazione dei centri e borghi storici esistenti rispetto alle edificazioni di nuove aree.

Nel loro insieme, le diverse trasformazioni prodotte all'interno del tessuto urbano esistente dalla fine degli anni Sessanta a tutti gli anni Ottanta concorrono a definire un repertorio che evidenzia un'ampia casistica dei problemi che si evidenziano intervenendo, come oggi da più parti si auspica, sul già costruito. Come oggetto di studio, per le possibilità che offre di apprendere non soltanto dai casi ben riusciti ma anche dagli errori, questo repertorio è assai interessante. Queste trasformazioni sono tuttavia solo in parte ascrivibili alla Variante "case nere", che ha prodotto a partire dal 1982 soltanto una salvaguardia, essendo divenuta operativa a fine 1988¹⁰⁸.

Per comprendere un po' meglio come abbiano funzionato i diversi strumenti urbanistici, che nel loro insieme rappresentano il "piano" che guida la costruzione del futuro di questa città e del suo territorio, è quindi essenziale approfondire almeno alcuni degli aspetti attinenti alla loro attuazione.

L'ATTUAZIONE DELLE PREVISIONI DI PIANO

Nel dicembre 1984 viene votato dal Consiglio il Documento programmatico preliminare che dà il via alla redazione del primo Programma pluriennale di attuazione (PPA)¹⁰⁹ del PRG approvato nel 1979.

A fine 1986, oltre quattro anni dopo l'adozione della Variante che si propone di normare gli interventi sui tessuti urbani storici, la Regione non ha ancora approvato l'atto¹¹⁰, né il Comune ha predisposto il PPA.

107 Ciò anche per lo slittamento progressivo del significato attribuito alla categoria della 'ristrutturazione pesante', inizialmente più conservativa e via via aperta a trasformazioni anche pesanti.

108 La Regione Veneto esprime il proprio parere sulla variante nel novembre 1987, a cinque anni dalla sua adozione. Il Comune a sua volta impiega quasi un anno di tempo per approvare le controdeduzioni regionali e rendere quindi operativa la Variante: ACVV, Delibera n.208, 17 ottobre 1988.

109 L'obbligo del PPA era stato introdotto dalla legge 10/1977. Questo strumento avrebbe dovuto garantire il raccordo, per orizzonti temporali progressivi, fra attuazione delle previsioni a opera dei privati e programmazione degli interventi e investimenti in capo al Comune. L'art.13, comma 5 della legge precisava che "Fino all'approvazione dei programmi di attuazione [...] la concessione è data dai Comuni obbligati [le leggi regionali potevano individuare i Comuni esonerati, NdA] soltanto su aree dotate di opere di urbanizzazione o per le quali esista l'impegno dei concessionari a realizzarle".

110 Sembra di poter osservare, a questo riguardo, che quando localmente vi sia un conflitto politico d'una certa consistenza intorno a un provvedimento di natura urbanistica, la Regione ne prenda atto e si guardi bene dall'assumere una posizione netta rispetto ai contendenti, prendendo tempo. Era già avvenuto con la Variante Cagna, tenuta ferma tre anni prima che la Regione comunicasse un parere formalmente positivo ma che di fatto richiedeva sostanziali modifiche, avviene nuovamente ora con questa Variante.

A ottobre, la Giunta propone al Consiglio una delibera che assoggetta a Piano di recupero una zona degradata¹¹¹ di Serravalle. Il testo rende conto di come l'Amministrazione comunale, facendo riferimento alla legge 457/1978 ove si "prescrive che gli strumenti urbanistici generali devono individuare le zone nelle quali, per condizioni di degrado, si rende opportuno il recupero del patrimonio edilizio e urbanistico esistente", all'indagine conoscitiva della Variante in corso di approvazione che "pur non indicando espressamente le zone di degrado, delimita le porzioni di insediamento storico e/o ambientale da sottoporre a Piano Attuativo", e ai Piani di Recupero previsti dalla 457 e dalla recente legge regionale n. 61/1985, delibera all'unanimità l'individuazione della zona di degrado al fine di rendere possibile l'approvazione del "Piano di Recupero di iniziativa pubblica in via Casoni" già esaminato dalla Commissione edilizia¹¹². La delibera prevede altresì che in tale area il rilascio delle concessioni edilizie sia subordinato all'approvazione del Piano di Recupero, e che il termine temporale per la presentazione di detto piano sia di tre anni.

Il giorno stesso, con la delibera immediatamente successiva, il Piano di recupero viene già portato in adozione¹¹³, e lì si capisce che si tratta in realtà d'uno "stralcio funzionale" al più ampio Piano attuativo previsto dalla Variante ancora all'esame della Regione, e dunque di una "Variante al PRG vigente".

Le motivazioni addotte per l'intervento sono quelle del "decoro ambientale", "salvaguardia della incolumità pubblica", "recupero delle mura carraresi", e che "è opportuno trovare una soluzione che permetta di intervenire all'interno del centro storico e che fino ad ora tutti i tentativi fatti per sbloccare la situazione non hanno ottenuto alcun risultato". La sorte subita dal precedente del Piano di recupero di iniziativa privata di Rindola Bassa, respinto dalla Regione insieme a due altri Piani di recupero di iniziativa pubblica, ha chiarito che affinché i piani vengano approvati vanno seguite le procedure previste per le Varianti al PRG, ai sensi della LR 61/85¹¹⁴. Il Consiglio approva all'unanimità.

Negli anni successivi si susseguono i piani di recupero di iniziativa pubblica (Albergo Porta Cadore, ex Filande S. Giacomo destinate a nuove attività artigianali) e privata.

111 ACVV, Delibera CC n.279, 14 ottobre 1986.

112 *Ibidem*. Nella delibera la legge regionale è citata erroneamente come legge 61/1996, ma l'art.15 dedicato ai Piani di Recupero è invece contenuto nella nuova legge urbanistica approvata nel 1985.

113 ACVV, Delibera CC n.280, 14 ottobre 1986.

114 L'art.52 della LR 61/1985 prevedeva che i Piani di attuazione di iniziativa pubblica fossero adottati e approvati dai consigli comunali, dando potere alla Giunta provinciale di avocare il piano, se difforme al PRG o riguardante zone A o immobili tutelati. L'interpretazione a sostegno della possibilità di apportare attraverso piani di recupero di iniziativa pubblica varianti al PRG vigente è dunque abbastanza ardita, e probabilmente concordata.



Panoramica urbana dal colle di S. Antonio



Nel gennaio 1987 viene portato al voto del Consiglio il primo Programma Pluriennale di Attuazione (PPA) del PRG¹¹⁵. Il Sindaco, introducendo la seduta, ci tiene a sottolineare che “non è un piano urbanistico”, ma “soltanto un programma operativo”, e “che comunque non è stato facile definire la sequenza delle fasi attuative dei piani urbanistici e quindi i valori del dimensionamento del programma pluriennale di attuazione, stante la presenza nel nostro PRG sia di varianti ancora in fase di approvazione da parte della Regione che di uno strumento come il piano consortile di comparto”. Proprio quest’ultima procedura, di complessa e anomala natura giuridica, avrebbe finito con il “disincentivare in modo consistente la domanda di edificazione” nelle zone di completamento. Ciò “dovrà trovare senza dubbio una adeguata soluzione nella revisione del PRG. Revisione che figura infatti fra gli impegni dell’Amministrazione...”¹¹⁶.

Il PPA viene comunque presentato come lo strumento che consentirà al Comune “di effettuare un salto di qualità nella gestione territoriale, passando da semplice controllore di una crescita spontanea a soggetto attivo dello sviluppo”. In realtà gli indirizzi concreti enunciati, pur non disprezzabili, sono quelli di “evitare costi di urbanizzazione troppo elevati, regolando l’espansione in aree che non comportino spese eccessive da parte dell’Amministrazione Comunale”. La durata del programma è quella minima ammessa dalla legge, pari a tre anni. Le previsioni cui fa riferimento il dimensionamento sono quelle del PRG vigente, senza la variante “case nere” che non è ancora stata approvata.

Il dimensionamento, nei fatti, è stato in realtà calcolato sulla base delle 54 istanze “di intenti ad edificare” pervenute al Comune, dopo averne verificato la conformità alle previsioni del PRG vigente. Le richieste avanzate assommano a circa 200.000 mc, tre quarti residenziali e un quarto commerciali, direzionali, artigianali e industriali. Tra gli elementi che emergono dall’indagine compiuta, l’inadeguatezza di una analisi demografica¹¹⁷ riferita alla sola scala comunale, ma anche il fatto che “l’andamento della produzione edilizia in questi ultimi 7 anni ha rivelato una sostanziale indifferenza rispetto all’andamento demografico”¹¹⁸. In effetti il PPA riporta che il volume residenziale già concesso dal 1979 al 1985

115 ACVV, Delibera CC n.4, 26 gennaio 1987.

116 *Ibidem*.

117 Il cosiddetto “dimensionamento” dei piani urbanistici, ovvero le quantità di mq o mc edificabili, è stato a lungo legittimato attraverso proiezioni demografiche che stimavano il possibile incremento della popolazione negli anni a venire. Più di recente, data la scarsa credibilità di scenari di crescita demografica, molte analisi di piano si sono concentrate sulle modificazioni dei nuclei familiari, il cui sempre più ridotto numero di componenti legittimerebbe la realizzazione di nuove unità edilizie. Nuove unità edilizie che possono in realtà essere ricavate anche mediante il frazionamento di volumi già esistenti.

118 ACVV, Delibera CC n.4, 26 gennaio 1987.

ammonta a ben 470.465 mc¹¹⁹, di cui 85.445 a PEEP. Il piano approvato nel 1979, che a seguito delle modifiche apportate in risposta alle osservazioni della Regione avrebbe dovuto non “creare una città”, ma “ricuperarla”, concederebbe molto di più: “Il PRG infatti prevede un indice di incremento per l’edilizia residenziale pari a 136.000 metri cubi annui, e tale indice è esattamente il doppio di quanto si è effettivamente costruito”¹²⁰. Anche il significato della parola “recupero”, analogamente a quanto accaduto alla “ristrutturazione pesante”, appare dunque suscettibile di interpretazioni alquanto diverse.

Il dimensionamento previsto per questo primo PPA, atto di programmazione ufficiale che interviene comunque a piano già in parte attuato, è di 253.000 mc complessivi¹²¹. Nei calcoli che assommano i dati delle edificazioni già realizzate alle nuove edificazioni previste colpisce comunque il 60% dei volumi complessivi localizzato nelle “aree di completamento ed Agricolo”, a fronte dell’11% delle “zone 11 di lottizzazione” e al 25% di “Edilizia economica e popolare”. Categorie dalle quali non sempre si evince con certezza la localizzazione, e in cui le aree agricole non sono ancora considerate come da assoggettare a un regime specifico. Il calcolo dei costi necessari a realizzare le nuove urbanizzazioni primarie (viabilità, acquedotto e fognature) e per quanto riguarda le urbanizzazioni secondarie (scuole, aree verdi ecc.) a soddisfare gli standard urbanistici anche arretrati, “perché l’attività costruttiva possa coerentemente svilupparsi” individua una cifra superiore ai 22 miliardi, 11 dei quali da “coprire mediante mutui per il triennio 87/88/89”¹²². Il consigliere verde Franco Da Re motiva il proprio voto contrario, l’unico di tutto il consiglio, con l’argomento che il PPA prevede l’edificazione di nuove aree agricole, anziché puntare sul recupero degli immobili del centro storico contribuendo in questo modo alla sua rivitalizzazione. Analogo argomento è richiamato dal socialista Pasquotti, che critica in particolare l’individuazione di una ampia superficie destinata a commercio all’esterno delle aree urbane, anziché utilizzare le nuove attività commerciali per rivitalizzare i centri già esistenti.

La maggioranza replica che essendo la variante “case nere” ancora in attesa di

119 A fronte di un andamento demografico in costante leggero calo dal 1971 in poi.

120 ACVV, Delibera CC n.4, 26 gennaio 1987, dichiarazione di voto a favore del consigliere Bortoluzzi del PRI, con la richiesta che venga risolta la mancata edificazione delle zone 7 e 9 dovuta a una norma del PRG “che deve essere superata”.

121 Di cui 209.500 residenziali e 43.500 commerciali e/o direzionali. Per quanto riguarda il residenziale, viene fissata una percentuale di 40% PEEP e 60% edilizia privata, precisando poco oltre che la quota di edilizia economica e popolare può essere soddisfatta anche con interventi all’interno dei piani di recupero di iniziativa pubblica o privata convenzionata.

122 ACVV, Delibera CC n.4, 26 gennaio 1987.



Panoramica urbana dalla Madonna della Salute



approvazione¹²³, non è possibile prevedere piani di attuazione in centro storico, ma anche che “l’edificazione in zone periferiche è dovuta a ragioni di sopravvivenza di queste zone”. Il Programma Pluriennale di Attuazione viene quindi approvato con un solo voto contrario, 20 voti a favore e 11 astenuti.

LA NUOVA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE REGIONALE E LE PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEL VITTORIESE

21 dicembre 1987 il Consiglio comunale viene convocato per discutere, a termini già scaduti, le osservazioni al Piano territoriale regionale di coordinamento (PTRC) che la Regione ha adottato il 23 dicembre del 1986¹²⁴. Viene ricordato che “nella redazione delle osservazioni al PTRC si è tenuto conto del contributo delle forze politiche presenti nella Commissione Urbanistica” e tuttavia “l’amministrazione ha inteso portare questo tema alla discussione del Consiglio Comunale anche se in ritardo [...] per raccogliere dal dibattito tutte quelle indicazioni che possono contribuire a migliorare la proposta di Piano presentata dalla Giunta Regionale.”¹²⁵

Le osservazioni deliberate, probabilmente leggermente modificate nella breve sospensione dei lavori a fine discussione, sono tuttavia piuttosto generiche e non contengono richieste chiare, se non per quanto riguarda lo sviluppo delle infrastrutture stradali (circonvallazione, collegamenti pedemontani, prosecuzione autostrada d’Alemagna). Il dibattito consiliare è tuttavia estremamente interessante sia per restituire le diverse interpretazioni di ciò che il PTRC è e potrebbe essere, che per fare il punto sulle visioni in gioco per il futuro di Vittorio. Relativamente alla natura del PTRC, si confrontano punti di vista abbastanza diversi, ma concordanti nelle conclusioni: per alcuni è “una sommatoria dei PRG esistenti, sCOORDINATI e sconnessi tra loro”, uno strumento che “accetta il tipo di sviluppo esistente” anziché “riequilibrare le condizioni dello sviluppo socio-economico a favore delle aree più deboli e realizzare un’integrazione fra le aree povere e quelle a economia più ricca”, e così facendo “penalizza il Vittoriese”¹²⁶; per altri il piano fa “un’analisi accurata della realtà esistente” ma “presenta proposte inadeguate”, e prevede un “ruolo marginale e secondario”

123 Sembra legittimo interrogarsi, a questo proposito, se l’attesa di anni a questo riguardo non fosse politicamente condivisa, se non proprio concordata.

124 ACVV, Delibera n.320, 21 dicembre 1987.

125 *Ibidem*.

126 *Ibidem*, intervento del consigliere Paolo Peruch, IND.SIN.

per il Vittoriese¹²⁷. E ancora, esso “avvalora quella trasformazione avvenuta spontaneamente nel periodo postbellico che ha determinato di fatto un asse di forte concentrazione lungo la direttrice Verona-Vicenza-Padova-Mestre-Udine-Trieste, modificando il sistema policentrico, esistente nel veneto, che dava maggiori garanzie di sviluppo omogeneo ed equilibrato”¹²⁸. L'ex Sindaco ed ex consigliere regionale Toffoli prova a superare le obiezioni negative definendo il PTRC “un momento specifico di attuazione del PRS”¹²⁹, “il riverbero sul piano territoriale e urbanistico del PRS”, e che le “istanze e pareri” espressi dal Comune verranno senz'altro inseriti nel nuovo PRS. Diversi interventi sostengono che alcune questioni devono trovare definizione alla scala provinciale, nel relativo piano.

Ma quali sono le questioni effettivamente in gioco, e le diverse opzioni espresse in merito?

Su difesa del suolo, sicurezza insediativa, rischio sismico, tutela e valorizzazione dei beni storico culturali e ambientali sono tutti d'accordo, almeno a parole, ma viene ricordato come tutto ciò non può essere oggetto solo di regole, e richiederebbe invece adeguati provvedimenti di incentivazione e sostegno.

I problemi di depotenziamento della linea ferroviaria sono una preoccupazione comune a molti interventi, ma un solo intervento la individua come priorità rispetto a nuove strade: “Si deve chiedere che la ferrovia Conegliano-Ponte nelle Alpi- Calalzo continui a funzionare e venga potenziata, perché non sempre, come ritiene Conegliano, lo sviluppo è portato dalle infrastrutture viarie”¹³⁰. Gran parte degli altri interventi reclama nuove strade, la Pedemontana alta ad esempio¹³¹, senza tenere conto che il PTRC prevede la Pedemontana bassa, o che venga completata l'autostrada d'Alemagna, pur sapendo bene che la provincia di Bolzano è contraria all'opera. Più d'un intervento chiede l'attuazione del Parco del Cansiglio, non tanto per una maggiore tutela dell'ambiente, bensì “per lo sviluppo turistico della Città, perché il turismo porta vantaggi all'economia”.¹³² Il testo delle osservazioni, deliberato a larga maggioranza con i soli voti contrari dei consiglieri PCI, Indipendenti di Sinistra e MSI, è un eser-

127 *Ibidem*, intervento dell'assessore Luciano Boem, PSDI.

128 *Ibidem*, intervento del consigliere Giuseppe Bortoluzzi, PRI.

129 Programma di sviluppo regionale; in realtà le relazioni tra PRS e PTRC, come illustrato correttamente dall'as.re Botteon all'inizio della seduta, sono formalmente quelle di due strumenti gerarchicamente paritari, con il secondo che “prevale su tutti gli strumenti di pianificazione urbanistica”.

130 ACVV, Delibera n.320, 21 dicembre 1987, intervento del consigliere Domenico Mognol, PCI.

131 *Ibidem*, intervento del consigliere Giacomo Caldart, PLI.

132 Ancora il consigliere Caldart.

cizio di equilibrismo nel quale si fatica a individuare una chiara gerarchia delle richieste. Si auspica il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie insieme a quelle autostradali; la pedemontana bassa ma anche quella alta; la circonvallazione, l'autoparco e lo scalo merci; l'attuazione del Parco del Cansiglio e le altre azioni richieste dalla Comunità montana; la possibilità che le "realtà periferiche partecipino al processo di sviluppo"; "una più forte saldatura tra obiettivi generali e strumenti attuativi con riferimento in particolare al 'sistema ambiente'". La Regione può stare comunque nel complesso tranquilla: Vittorio Veneto sta arretrando rispetto ai territori contermini appena più a Sud, ma i suoi attori non riescono a mettersi d'accordo su quali siano le priorità effettivamente raggiungibili da perseguire con convinzione.

I risultati saranno chiaramente visibili nei decenni a seguire: l'autostrada è rimasta ovviamente ferma (come largamente prevedibile) a Ponte nelle Alpi, il servizio ferroviario si è indebolito (per andare a Venezia è ora necessario cambiare treno a Conegliano), l'unico nuovo collegamento pedemontano realizzato è quello autostradale fra Conegliano e Pordenone, il Parco del Cansiglio non è mai stato istituito.

7. ESERCIZI DI RIGENERAZIONE DELLA CITTÀ ESISTENTE

INCARICHI URBANISTICI E RIVOLGIMENTI POLITICI

È trascorso quasi un secolo da quando Luigi Marson, giovane geografo cenedese, scriveva che "Pare incredibile [...] che Vittorio [...] colla intraprendenza sua caratteristica, coi capitali di cui certo non difetta, non abbia trovato ancora il modo di fondare ..." ¹³³. In questo caso il riferimento era alle attività industriali utili a completare la filiera di lavorazione della seta, anziché esportare cascami a prezzo esiguo. Cent'anni dopo, sembra di poter dire che ancora una volta non sono intraprendenza e capitali a fare difetto. Sono piuttosto i sofisticati giochi di riposizionamento nelle relazioni di potere a occupare energie (e spesso dissiparle), come si evidenzia dalla vicenda del nuovo incarico per la redazione di una Variante generale al PRG.

La volontà dell'amministrazione di redigere un nuovo piano era già emersa nel 1987 in occasione della approvazione del Programma Pluriennale di Attuazio-

¹³³ Marson 2005 138.

ne¹³⁴. Le ragioni addotte nelle prime discussioni in merito all'incarico erano piuttosto articolate: carenze (anche cartografiche) e problemi (le procedure previste per i comparti, in particolare) del PRG vigente; la nuova legge urbanistica e il documento regionale sulla grafia e simbologia unificate, le nuove leggi sui centri storici, sulle zone rurali, sulle attività produttive; il PTRC e l'avvio del Piano territoriale provinciale; la legge 431/85 e le questioni del paesaggio e dell'ambiente. Il primo agosto 1988 il Consiglio viene chiamato a deliberare¹³⁵ l'incarico per la redazione di una nuova variante generale al PRG; nel lungo intervento introduttivo dell'assessore Botteon¹³⁶ a motivazione dell'esigenza di un nuovo PRG vengono addotte ragioni non così specifiche: "il corretto riutilizzo del tessuto edilizio preesistente"¹³⁷, "una connotazione fondamentale espressa di esigenza edilizia unifamiliare coerente con la complessiva vocazione di Vittorio Veneto come città verde"¹³⁸, "l'assetto sociale e soddisfacente", "la cosiddetta linea della partecipazione preventiva"¹³⁹. Il sindaco dà notizia che nella riunione di Giunta si sono confrontate due posizioni diverse "circa il criterio da seguire per la scelta del professionista". "Alcuni assessori sono dell'opinione che tale professionista deve aver maturato la sua esperienza professionale nel Veneto e quindi aver maggior conoscenza dei problemi che interessano la zona, altri invece [...] fuori dal Veneto, perché tale professionista potrà meglio corrispondere alle aspettative della città in quanto fuori dalla zona". Il Sindaco aveva proposto di affidare l'incarico all'arch. Andrea Balzani di Milano. L'assessore Botteon aveva chiesto se il Sindaco avesse sentito anche qualche professionista "maggiormente addentro ai problemi della Regione Veneta", e "avendo il Sindaco detto di aver avvicinato il prof. Dolcetta"¹⁴⁰ proponeva che l'incarico fosse affidato a quest'ultimo. La maggioranza della Giunta è a favore dell'incarico a

134 ACVV, Delibera CC n.4, 26 gennaio 1987.

135 ACVV, Delibera CC n.199, 1 agosto 1988.

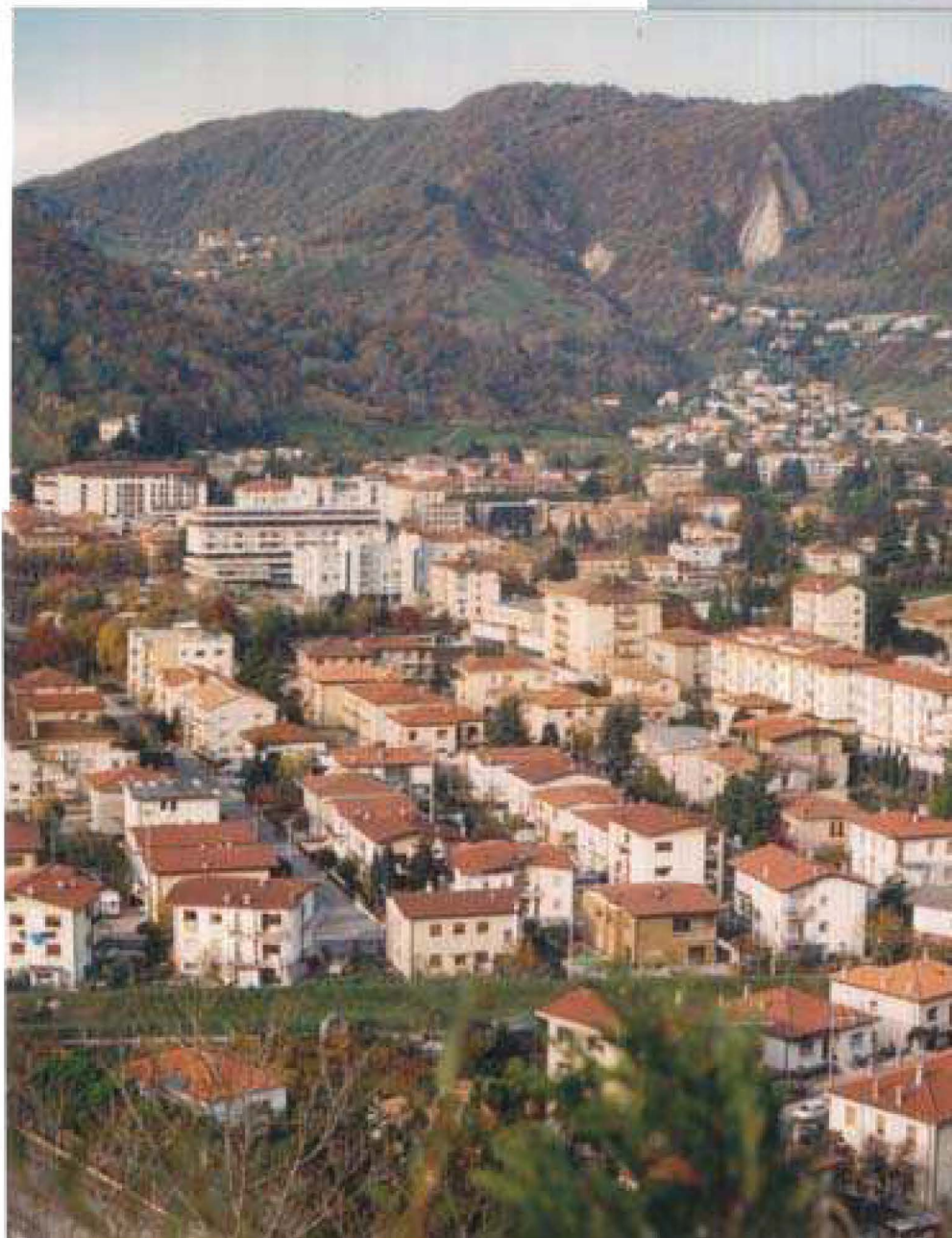
136 Pochi mesi dopo sarà eletto Sindaco.

137 Merita notare che la Variante "case nere", che trattava per l'appunto di questo argomento, era stata finalmente votata dalla Giunta regionale alla fine dell'anno precedente; il Comune la porterà al voto finale di approvazione in consiglio con forte ritardo, a fine 1988. Il primo agosto 1988, quando si svolge questa riunione del Consiglio comunale, il voto di approvazione da parte della Regione è da tempo noto alla Giunta comunale.

138 Il censimento 1981 è il primo a registrare un calo della popolazione (rispetto al 1971), calo che prosegue e aumenta con il censimento successivo (1991).

139 Il termine partecipazione in questo caso è impiegato in modo improprio, essendo riferito alla consultazione di organi istituzionali come i Comitati di quartiere e dei proprietari delle aree.

140 Bruno Dolcetta, laureato allo IUAV con Luigi Piccinato, di cui diviene assistente e collaboratore. Dal 1965 assistente di Giovanni Astengo. Nel 1970-71 è tra i fondatori del Corso di laurea in Urbanistica diretto da Astengo, presso il quale sarà in seguito Professore ordinario di Progettazione urbanistica.



*Panoramica da Costa. In primo piano il tessuto urbano a Sud di viale Cavallotti
(attuale viale Vittorio Emanuele II)*



Dolcetta. A nome del PSI, Pizzol dichiara il sostegno alla proposta avanzata dal Sindaco, mentre Toffoli esprime il sostegno della DC alla proposta di incaricare Dolcetta, difendendone il profilo caratterizzato da importanti incarichi non solo locali, ma che “senta la cultura veneta”. Soltanto il consigliere indipendente Peruch esprime lo sdegno per “l’invadenza delle segreterie dei partiti in un campo che dovrebbe essere riservato agli organi istituzionali”.

Con voto segreto, il consiglio delibera per soli tre voti di differenza di conferire l’incarico all’arch. milanese Andrea Balzani¹⁴¹, anziché al prof. Bruno Dolcetta. Il sindaco socialista Concas, pur essendo un politico di lunga esperienza¹⁴², per seguire le indicazioni del partito ha provocato prima una spaccatura all’interno della giunta, e poi la sua stessa caduta. Appena terminato il voto sulla delibera di incarico, la DC ritira la fiducia, seguita dal PRI¹⁴³.

La formazione della nuova Giunta e l’elezione del nuovo Sindaco¹⁴⁴ comporta l’estromissione dei socialisti e la realizzazione di un “compromesso storico” fra DC e PCI¹⁴⁵. Lo stesso capogruppo DC la definisce una Giunta “ad alto grado di anomalia”, affrettandosi tuttavia a limitarne la valenza politica: “Va precisato che l’accordo siglato tra DC e PCI è determinato dalla situazione e non contiene nessuna elaborazione di ordine strategico”. All’accordo conclusivo hanno partecipato solo DC, PCI e Indipendenti di sinistra, “ma ciò è dovuto a decisioni di altri partiti presi in tempi e modi diversi, che la DC rispetta, ma in parte non comprende”¹⁴⁶.

141 Consulente del sindaco di Milano Tognoli, Andrea Balzani in quegli stessi anni affianca Aldo Rossi nella progettazione dell’area Pirelli Bicocca (1986), considerata dallo stesso Rossi “la traduzione architettonica della città per parti” (Francesco Moschini, Intervista a Aldo Rossi in *Anfione Zeto* n.9, 1994). I suoi rapporti con Paolo Pillitteri, di cui era considerato uomo di fiducia, e con lo stesso immobiliare Salvatore Ligresti, fanno comunque presumere un suo ruolo nel sistema craxiano della “Milano da bere”. A questo proposito il giornalista Gianni Barbacetto, su *Il Foglio quotidiano* del 23.9.2011, scrive che “nel 1986, quando scoppiò a Milano lo scandalo delle “aree d’oro”, sostanzioso e dimenticato anticipo di Tangentopoli, Balzani fece a chi scrive dichiarazioni sorprendenti, per quegli anni. «Non credo alla contrattazione delle tangenti. Questo mondo è fatto così: la tangente è automatica. Perché mai i partiti dovrebbero scaldarsi per l’uno o per l’altro? Tanto chiunque vince un appalto versa la stecca. Il sistema è ormai automatico. È noto a tutti, per esempio, che in alcuni Comuni le concessioni edilizie costano un tot al metro cubo». Qualche anno più tardi sarà coinvolto nell’inchiesta “mani pulite”.

142 Deputato per il PSI dal 1953 al 1963, e dal 1972 al 1976. Sindaco di Vittorio Veneto dal 1982, quando aveva sostituito il dimissionario Pizzol.

143 ACVV, Delibera CC n.199, 1 agosto 1988.

144 *Idem* n. 202, 18 ottobre 1988.

145 Il riavvicinamento tra DC e PCI, teorizzato da Enrico Berlinguer negli anni ’70. In questo caso con una decina d’anni di ritardo, a differenza dell’estromissione della DC dal governo della città a opera di una coalizione di centrosinistra, avvenuta nel 1975 praticamente in contemporanea con la teorizzazione dell’“alternativa di sinistra” da parte del segretario PSI Francesco De Martino.

146 ACVV, Delibera CC n.202, 18 ottobre 1988.

Sulle vicende che hanno portato alle dimissioni della giunta precedente il giudizio è durissimo: “oggi si chiude il periodo della politica vittoriese eterodiretta, della Vittorio Veneto colonia utilizzata per le esercitazioni dei potenti in cerca di sudditi, della maggioranza usata come strumento o supporto di altre logiche, di altri fatti, di altre politiche”¹⁴⁷.

Nella vicenda dell'incarico urbanistico in questione l'influenza della segreteria del PSI, all'epoca guidato da Craxi, era senza dubbio presente, in forma diretta o indiretta¹⁴⁸.

In realtà il nuovo Sindaco è l'assessore all'Urbanistica uscente, Mario Botteon. Sia pur per ragioni diverse (in questo caso per un incarico, nel precedente per una lottizzazione) sono dunque ancora una volta le vicende urbanistiche a determinare la sorte delle amministrazioni comunali, la loro caduta così come le nuove investiture.

L'intervento di un consigliere di minoranza¹⁴⁹, osservando come il nuovo accordo nasca “come un mero compromesso di potere”, riassume i numerosi problemi della città: calo demografico e lento invecchiamento; ristagno degli insediamenti produttivi; perdita di ruolo della città nei confronti del circondario; drammatica strozzatura della viabilità. E “la Giunta precedente è caduta non su problemi concreti, ma per problemi del tipo ‘mani sulla città’”.

Un altro consigliere di minoranza¹⁵⁰ ricorda come il prof. Bresolin¹⁵¹, relatore a un Convegno sull'animazione economica presso la Comunità montana, abbia sostenuto “che il vittoriese è l'unica zona che negli ultimi cinque anni ha avuto il più basso aumento di attività economica e produttiva e il più alto grado di mortalità e ciò significa che il vittoriese è totalmente emarginato”. Un consigliere del PSI nota come anche il giornale della diocesi abbia “preso posizioni a favore della nuova Giunta, e questa è la prima volta in cui tale giornale interviene nella situazione politica vittoriese”¹⁵².

In merito al programma della nuova giunta, assai vago, il sindaco uscente cita la contraddizione delle posizioni relative alla grande circonvallazione est (un punto qualificante per la giunta precedente), su cui la DC si è sempre spesa a favore, mentre il PCI ha sempre sostenuto che si trattava di un progetto inutile e costoso, e che andava invece liberalizzata l'autostrada.

147 *Ibidem*.

148 È difficile stabilire se si trattasse di indicazioni provenienti direttamente dalla segreteria nazionale del partito, oppure della decisione dei politici locali di compiere una scelta gradita alla segreteria nazionale.

149 Favaro, MSI-DN.

150 Carniel, PRI.

151 Ferruccio Bresolin, professore di economia all'Università di Venezia Cà Foscari.

152 ACVV, Delibera CC n.202, 18 ottobre 1988.

Il 17.11.1988 conclude finalmente il suo iter, con la delibera di controdeduzione al voto regionale, la Variante "case nere"¹⁵³. Dalla sua adozione sono passati complessivamente sei anni, nei quali le disposizioni per gli interventi sul tessuto edilizio di impianto storico non hanno potuto essere applicate.

Il parere regionale era peraltro intervenuto da tempo¹⁵⁴, tant'è che i tempi previsti per le eventuali controdeduzioni del Comune, anche se non perentori, sono scaduti. Le 129 tavole di piano in scala 1:500 che disciplinano gli interventi sugli edifici "con caratteristiche storico ambientali" sono finalmente vigenti a tutti gli effetti.

Qualche settimana più tardi viene approvato il progetto di recupero di iniziativa pubblica per le ex Filande di S. Giacomo di Veglia, da destinare a nuove attività industriali¹⁵⁵. Le due ex filande vengono acquistate dal Comune con delibera immediatamente successiva¹⁵⁶. A seguire viene deliberata la revoca dell'incarico



Lavori di recupero in corso per le ex filande di San Giacomo di Veglia

153 ACVV, Delibera CC n.208, 17 novembre 1988. Vengono accolte tutte le modifiche proposte dalla Regione; il lavoro di modifica degli elaborati era già stato predisposto in tal senso dalla giunta precedente.

154 Delibera Giunta Regionale Veneta n. 3363/RAI del 23 dicembre 1986, trasmessa al Comune nel 1987.

155 ACVV, Delibera CC n. 335, 22 dicembre 1988. L'incarico per il progetto esecutivo era stato affidato soltanto venti giorni prima, il primo dicembre 1988, agli architetti Maurizio Dall'Armellina di Conegliano e Paolo Speziali di Aviano. Il progetto era stato sviluppato dalla tesi di laurea di Fabio Crepaldi, Progetto urbano e riqualificazione delle strutture protoindustriali: l'area lungo il fiume Meschio a Sud di Vittorio Veneto, relatore prof. Franco Mancuso, 1985. Il progetto esecutivo, per una spesa complessiva di 2.600.000.000, viene approvato comunque all'unanimità.

156 ACVV, Delibera CC n. 336, 22 dicembre 1988. Gli immobili vengono acquisiti, così è dichiarato in delibera, a prezzi di mercato, pagando alla società "AELIS e immobiliare Lina" e alla "INVECO srl" complessivi 667.000 milioni di lire, con un costo medio a mc di 30.000 lire x i fabbricati ex industriali.

di redazione di una Variante generale al PRG all'arch. Balzani, argomentandola con i rilievi del Co.Re.Co¹⁵⁷ circa l'assenza di una apposita convenzione e di una copertura finanziaria approvate, ma anche con l'esigua maggioranza che l'aveva votata¹⁵⁸. Immediatamente dopo, viene proposto di affidare l'incarico di consulenza per la "redazione del nuovo Piano regolatore generale"¹⁵⁹ al prof. Giorgio Trebbi e all'arch. Roberto D'Agostino¹⁶⁰.

Rispetto ai precedenti incarichi per la redazione di strumenti urbanistici, la delibera di Consiglio prevede un "gruppo di progettazione" così composto: l'Assessore comunale all'Urbanistica, i 'consulenti', i responsabili dell'Ufficio Urbanistica del Comune. Il Piano "verrà steso nell'Ufficio Urbanistica con il personale appositamente incaricato che costituirà 'L'UFFICIO DI PIANO'." Ai consulenti spetta garantire "l'impostazione e la correttezza scientifica del piano"; ai responsabili dell'Ufficio Urbanistico "il raccordo con i progetti esistenti", "con l'apparato tecnico comunale e con la futura gestione del piano"; all'assessore "la coerenza del progetto di Piano con gli obiettivi politici-programmatori".¹⁶¹

ESERCIZI DI RIGENERAZIONE DELLA CITTÀ ESISTENTE?

Gli obiettivi politico-programmatori del nuovo Piano sono sintetizzati nel dicembre 1988 con il "creare le condizioni esterne perché determinate politiche di riequilibrio o di sviluppo economico si realizzino". A tal fine è indispensabile che il Piano "sappia costituire il quadro fisico per i programmi economici dei diversi operatori pubblici e/o privati", "senza prefigurare scenari che non possano concretamente essere realizzati".

Si tratta di perseguire "il contenimento dell'espansione e massima incentivazione alle politiche di conservazione/riuso edilizio, specialmente in relazione al patrimonio edilizio sparso, agli insediamenti storici, ai grandi edifici industriali dismessi."

157 Il Comitato regionale di controllo, che fino al 2001 esercitava funzioni di controllo sugli atti degli enti locali.

158 ACVV, Delibera n. 337, 22 dicembre 1988. La revoca dell'incarico viene deliberata a larghissima maggioranza: 30 voti a favore, 1 contrario, 4 socialisti (Gava, Concas, Pasquotti, Antoniazzi) astenuti. La logica d'appartenenza locale ha ripreso priorità rispetto ai rapporti con le segreterie di partito nazionali.

159 Così il titolo della delibera, mentre nella trascrizione della proposta messa ai voti è riportato "Variante generale al PRG". Di fatto i due termini, PRG e Variante generale al PRG, designano entrambi i medesimi contenuti, ovvero una nuova redazione di tutti gli elaborati di Piano regolatore per l'intero territorio comunale.

160 ACVV, Delibera CC n. 338, 22 dicembre 1988.

161 *Ibidem*. La spesa prevista per la consulenza è di 251.653.513.

Le “condizioni esterne” richiamate riguardano “il piano della circolazione” (attraversamento nord-sud a est del centro abitato, riassetto viabilità urbana, pedonalizzazione e parcheggi), il “piano dei servizi, soprattutto quelli di scala superiore (urbani e territoriali)”, il “piano di salvaguardia ambientale”. Per quest’ultimo viene precisato che non si tratta di “apposizione formale di vincoli”, ma “riconoscimento e tutela delle specifiche caratteristiche e qualità ambientali del territorio”.¹⁶²

L’operatività dell’incarico dovrà tuttavia attendere: il Co.Re.Co chiede che il dispositivo sia oggetto di una convenzione che deve essere a sua volta deliberata, e avanza dubbi sulla disponibilità di bilancio¹⁶³. Il Comune risponde il 7.7.1989, dando notizia che la convenzione è stata approvata¹⁶⁴ e chiarendo lo stato del proprio bilancio.

Entro otto mesi i consulenti sono tenuti a presentare “una bozza di piano completa di tutti gli elaborati necessari per l’esame e il dibattito nelle sedi competenti”. Saranno inoltre forniti “stralci anticipatori [...] con precedenza prioritaria alla risoluzione dei problemi legati al Piano della circolazione”¹⁶⁵.

I detrattori accuseranno il piano di valorizzare, prevedendo la possibilità di nuove edificazioni, esclusivamente le aree di proprietà comunale e quelle di proprietà delle Opere Pie. La risposta dei progettisti è che soltanto in queste aree si poteva pensare di realizzare interventi consistenti di edilizia economica e popolare, che altrimenti avrebbero richiesto l’esproprio di aree private. Di fatto, il nuovo piano interviene sostanzialmente sul tessuto urbano e sugli edifici già esistenti, in alcuni casi prevedendo premialità volumetriche consistenti in cambio del recupero. Proprio le polemiche intorno all’allocazione di queste premialità ad alcuni complessi produttivi dismessi lungo il Meschio sono probabilmente all’origine dell’elaborazione del cosiddetto Progetto Meschio¹⁶⁶. All’inizio degli anni ’90, poco dopo l’adozione del nuovo Piano, per la prima volta l’attenzione si concentra sul fiume e ciò che gli sta attorno, censendo la

162 *Ibidem*.

163 Regione del Veneto, Sezione del Comitato di controllo di Treviso, Prot. 6422/9955 del 6.3.1989.

164 ACVV, Delibera GC n. 732, 4 luglio 1989. La convenzione, che prevede l’incarico a OIKOS Ricerche srl per quanto riguarda il prof. Giorgio Trebbi, e all’arch. Roberto D’Agostino, riporta gli obiettivi già esplicitati nella delibera di Consiglio, specificando che l’amministrazione metterà a disposizione dell’ufficio di piano degli appositi locali e due tecnici. Il lavoro dovrà essere unitario e i due consulenti dovranno “risponderne quindi collettivamente, con impegno a partecipare alle sedute del Consiglio Comunale, della Commissione Urbanistica e dei Consigli di Circoscrizione per l’illustrazione dei progetti nelle varie fasi.”

165 *Ibidem*.

166 Comune di Vittorio Veneto, Progetto guida del Parco naturale e costruito del fiume Meschio, marzo 1993.

consistenza, le caratteristiche e lo stato di conservazione dei diversi edifici, e ipotizzando alcuni interventi di progetto nelle aree contermini. Il progetto, forse anche a causa di quel riferimento al termine “Parco”, non sarà mai oggetto di alcuna approvazione ufficiale, pur rimanendo un riferimento importante per tutti coloro che si troveranno a lavorare su questo territorio.

PROVE DI PIANIFICAZIONE DELLE ZONE AGRICOLE

Negli stessi giorni in cui diveniva operativo l'incarico per il nuovo Piano, il Comune adotta la prima variante urbanistica relativa alle zone agricole¹⁶⁷, ai sensi della LR 24/1985¹⁶⁸.

Lo studio preparatorio si è avvalso di un ampio gruppo di esperti: gli economisti agrari Giorgio Franceschetti e Tiziano Tempesta, l'amministrativista Ivone Cacciavillani, l'ingegnere e urbanista Dionisio Vianello, il forestale e pedologo Dino Dibona, l'economista Carlo Giupponi, l'agronomo Pierluigi Martorana, nonché i tecnici comunali architetti Renato Caberlotto e Gino Savioli, urbanista Luciano Botteon.

Si tratta degli anni in cui la stessa Regione Veneto, sia pur indirettamente, attraverso le “Grafia e simbologia regionali unificate”¹⁶⁹, aveva dato precise indicazioni sulle Tavole di analisi dei piani urbanistici da redigersi e sulle relative classificazioni da riportare in legenda. Se con il trascorrere del tempo queste norme unitarie sono state criticate come limite alla possibilità di rappresentare ciascun territorio nelle sue specificità, negli anni '80 la rappresentazione di tutto il territorio, anche nelle sue diverse caratteristiche idro-geo-pedologiche e agronomiche, costituiva un notevole avanzamento nella direzione di “superare il concetto di carattere residuale delle zone omogenee E” riconoscendo che “i terreni non urbanizzati meritano di adeguata tutela”¹⁷⁰.

La zonizzazione del territorio vittoriese viene realizzata attraverso l'incrocio di due classificazioni: “la prima basata sull'analisi delle potenzialità produttive agricole” (fattori naturali, infrastrutturali e imprenditoriali), “la seconda ot-

167 ACVV, Delibera CC n.185, 11 luglio 1989.

168 La legge 24/1985 aveva obiettivi decisamente avanzati: “salvaguardare la destinazione agricola del suolo”; “promuovere la permanenza nelle zone agricole in condizioni adeguate e civili degli addetti all'agricoltura”; “favorire il recupero del patrimonio edilizio rurale esistente soprattutto in funzione delle attività agricole”. Il consumo di suolo agricolo a opera di nuove urbanizzazioni registrato nel Veneto successivamente all'entrata in vigore di questa legge fa tuttavia comprendere come sia i suoi dispositivi operativi che l'interpretazione corrente della sua attuazione non fossero all'altezza degli obiettivi enunciati.

169 Regione Veneto, DGR 2705/1983 e DGR 5833/1986.

170 *Ibidem*.

tenuta attraverso la valutazione dei caratteri del paesaggio e della sua idoneità ad ospitare attività ricreative e culturali”¹⁷¹. La prima classificazione rileva una buona potenzialità delle aree collinari tra Cozzuolo e Carpesica, mentre nelle aree di pianura o di fondovalle “a fronte di una buona dotazione di risorse naturali, si riscontra una tendenziale disgregazione dell’assetto aziendale”. “Le aree irrigue sono state ormai compromesse dalla crescita urbana ed esprimono una debole caratterizzazione dal punto di vista agricolo”. La seconda classificazione rileva “potenzialità degli ambiti paesaggistici per domande d’uso a scopo ricreativo, culturale e di tutela ambientale” negli ambiti “montani e di alta collina prealpina”, “di bassa collina subalpina e del fondovalle lapicino”, “di alta pianura” e nelle “zone umide”. In queste ultime due zone sono previste soltanto “passeggiate e altre attività all’aria aperta” laddove sono presenti ancora “paesaggi agrari con elementi di interesse storico”, “altri laghi” (diversi da quelli morenici, destinati al turismo) e “corsi d’acqua pubblici”¹⁷².

Le zone “E”¹⁷³ che ne derivano, sono articolate¹⁷⁴ in diverse sottozone. I boschi territorialmente estesi, i pascoli, le marcite dei prati di Savassa sono classificate E1, sancendo così la loro tutela rispetto alla realizzazione di nuovi fabbricati, sia agricoli che urbani, e di opere a rete. Le “zone con una diffusa imprenditorialità agraria e con una buona dotazione di risorse naturali” sono classificate come E2. Tutte le altre aree sono classificate E3, con una sotto-articolazione specifica per le aree caratterizzate dalla “fortissima dispersione insediativa”, che “rende necessaria una loro ricomposizione urbanistica che le integri al tessuto urbano ad esse limitrofo”.

L’importante salvaguardia dei prati irrigui lungo il Meschio si combina dunque con la rinuncia a riconoscere qualunque valenza agricola alle aree di pianura già erose dall’urbanizzazione. Gli interventi dell’opposizione in Consiglio comunale in occasione dell’adozione della Variante sottolineano non a caso che “Il criterio di non togliere altro territorio all’agricoltura non è stato rispettato; non vi è alcuna proposta di sviluppo dell’attività agricola...”¹⁷⁵. L’unico partito a votare contro è tuttavia il PSI¹⁷⁶, astenuti i rappresentanti del PRI e della Lista verde. In realtà gli stessi redattori della Variante per le zone agricole avevano evidenziato un problema rilevante, ovvero il fatto che “l’assenza di qualsiasi col-

171 Comune di Vittorio Veneto 1988, PRG Variante LR 24/1985, 4 *La zonizzazione delle aree “E” e indirizzi urbanistici (art.11 LR 24/1985)*.

172 *Ibidem*.

173 DM 1944/1968, art. 2 *Zone territoriali omogenee*: “E) le parti del territorio destinate ad usi agricoli”.

174 Secondo quanto previsto dalla LR 24/1985.

175 ACVV, Delibera CC n.185, 11 luglio 1989.

176 Più perché estromesso dalla maggioranza che per ragioni di merito, sembra di poter osservare.

legamento tra politica agraria e pianificazione territoriale priva infatti l'operatore pubblico di ogni strumento..."; così "in sede di redazione degli strumenti urbanistici, o si ignorano i problemi connessi alla gestione sul territorio degli interventi non soggetti al rilascio della concessione edilizia, oppure si opta per la realizzazione di direttive solo in parte cogenti..."¹⁷⁷.

Le norme che sostanziano la Variante per le zone agricole sono dedicate, in effetti, a regolare quasi esclusivamente¹⁷⁸ le possibilità di nuove edificazioni e ampliamenti nelle diverse zone agricole, nonché le relative destinazioni d'uso¹⁷⁹.

Oggi fa impressione considerare come ancora nel recente passato si considerasse normale che il territorio agricolo fosse da conservare tale soltanto se, in un momento dato, era in grado di sostenere un'attività d'impresa agricola; e anche se sosteneva un'impresa, la salvaguardia non era affatto scontata¹⁸⁰.

Ancor oggi la pianificazione del territorio si scontra tuttavia con la difficoltà di integrarsi con le politiche di sostegno all'agricoltura, i cui finanziamenti tendono purtroppo a ignorare il punto di vista dei territori come luoghi in cui generalmente convivono funzioni diverse, e in cui la domanda di qualità dei paesaggi sintetizza l'aspirazione a una miglior qualità della vita.

E in effetti questo primo tentativo di pianificare, con attenzione specifica, il territorio agricolo, sarà per Vittorio Veneto anche l'ultimo.

LA VARIANTE DI SINTESI, OVVERO L'ULTIMO PIANO

Nel luglio 1992, a tre anni dall'affidamento effettivo dell'incarico, la nuova Variante generale viene portata in Consiglio per l'adozione, con il titolo "Variante di sintesi". Questo titolo viene motivato con il fatto che essa "ricompone in un quadro unico anche la precedente strumentazione urbanistica e in particolare la variante relativa agli edifici di interesse storico, artistico e/o ambientale e delle aree di loro pertinenza [...] e la variante per le zone agricole già adottata dal Consiglio comunale con delibera n.185 del 11.7.1989, pubblicata e non trasmessa alla Regione Veneto per l'approvazione¹⁸¹. La Variante nel suo complesso lavora sostanzialmente sui tessuti urbanizzati esistenti e sulle aree

¹⁷⁷ Comune di Vittorio Veneto 1988, PRG Variante LR 24/1985, 7 *Inquadramento alle norme tecniche e alle direttive*.

¹⁷⁸ Un'eccezione è costituita dall'art.20 dedicato a "La tutela e il ripristino dei sentieri e delle strade agrarie".

¹⁷⁹ Comune di Vittorio Veneto 1988, PRG Variante LR 24/1985, 8 *Le Norme tecniche di attuazione alla Variante zone agricole*

¹⁸⁰ Vedasi a questo riguardo Marson 2001 36-37.

¹⁸¹ ACVV, Delibera CC n. 42, 13 luglio 1992.





edificabili già previste, modulando previsioni, destinazioni d'uso e modalità d'intervento¹⁸², nella cornice di una nuova viabilità leggermente rivista rispetto alle precedenti proposte progettuali.

La planimetria d'insieme evidenzia il tentativo di razionalizzare il disegno complessivo della città prevista (perlomeno quello zenitale), enfatizzando le funzioni, le aree e gli immobili pubblici. Nel dibattito consiliare i rilievi sia formali che di merito non mancano, soprattutto (ma non solo) da parte delle minoranze. Viene contestato come "imbroglio" il titolo "Variante di sintesi", "dato che vengono introdotte variazioni rispetto agli strumenti urbanistici già adottati"¹⁸³, annunciando un ricorso rispetto al mancato invio alla Regione della Variante zone agricole a suo tempo adottata. Nel merito, vengono contestate la mancata previsione di una zona commerciale, il fatto che per la cosiddetta "città giardino" vengano previsti fabbricati con altezza da 9 a 13 metri, le premialità per la Val Lapisina, le premialità volumetriche per il recupero degli edifici industriali dismessi lungo il Meschio, la mancata considerazione delle potenzialità turistiche.

In generale gli argomenti usati "contro" il piano rappresentano un significativo repertorio delle accuse rivolte in genere, non solo a Vittorio Veneto, agli atti di "pianificazione" e non di semplice ratifica delle richieste edificatorie.

"Trebbi ha descritto Vittorio Veneto come città-giardino", "ma pochi fanno i giardinieri", e invece "occorrono fabbriche, industrie, officine artigianali". La riproposizione di gran parte dei contenuti della Variante 'case nere' "scoraggerà le iniziative di chi vorrebbe e potrebbe rivitalizzare le strutture abitative esistenti". Il Piano "limita lo sviluppo edilizio" e dunque "mortifica anche lo sviluppo in senso lato dell'intera città".

Vi è un eccesso di "dirigismo pianificatorio". Si nega la possibilità di costruire case unifamiliari, le uniche ambite dai vittoriesi; "con questo piano, in campagna, non si potrà costruire neanche un canile". Il piano "è marxista"¹⁸⁴. La Regione Veneto "è allo sbando completo" per quanto riguarda "i politici ma anche alcuni tecnici"¹⁸⁵ per cui viene paventato per il Piano un tempo di sal-

182 Dove erano previsti in precedenza piani di comparto, la nuova Variante ammette ora la concessione diretta, seguendo le indicazioni delle schede norma in scala 1:1000. Rimane la possibilità di proporre soluzioni progettuali diverse da quelle indicate dalla scheda presentando un piano attuativo.

183 ACVV, Delibera CC n. 42, 13 luglio 1992.

184 Frase pronunciata dal consigliere Bassetto, del partito socialista.

185 In seguito all'inchiesta nota come "mani pulite", sulle tangenti collegate soprattutto a opere infrastrutturali e/o edilizie. Le stesse elezioni politiche di pochi mesi prima (5-6 aprile 1992) avevano comunque cambiato i quadri di riferimento: la DC per la prima volta da molti decenni aveva perduto consensi, il nuovo PDS succeduto al PCI anche, il PSI era in flessione, la Lega Nord alla prima prova elettorale nazionale aveva conquistato quasi il 9% dei voti.

vaguardia molto lungo in attesa dell'approvazione... Trebbi, nel replicare "Da atto della serenità nella quale i progettisti hanno potuto svolgere il lavoro, senza condizionamenti di sorta", anticipando che "Circa la paventata speculazione lungo il Meschio [...] è in preparazione il Piano specifico quale strumento di maggior conoscenza"¹⁸⁶.

Il Sindaco promette la massima apertura nei confronti delle osservazioni che saranno presentate in merito al Piano adottato, e annuncia che la Giunta propone a questo proposito di istituire una Commissione consiliare che affianchi la Commissione Urbanistica nell'esame delle osservazioni.

Il Piano viene adottato con 19 voti a favore, 12 contro e 2 astenuti. Il PSI chiede l'annullamento dell'adozione per illegittimità¹⁸⁷. Tre mesi dopo, alcuni consiglieri comunali chiedono la revoca dell'adozione; il Consiglio comunale respinge¹⁸⁸.

Nei mesi seguenti il Partito socialista sarà di fatto azzerato (a livello nazionale) dall'inchiesta mani pulite. Diversi consiglieri comunali lasciano il partito.

Nel marzo dell'anno successivo è la stessa maggioranza a mettere ai voti l'adozione di un Piano modificato, e la revoca del piano da poco adottato: "la Giunta ha ritenuto di proporre una variante che, fermi gli obiettivi generali, risponde più puntualmente alle esigenze della comunità locale"¹⁸⁹. Le possibilità edificatorie previste dal Piano sono state complessivamente aumentate, prevedendo 467 nuovi abitanti, e non solo. Alcuni piani attuativi già approvati da tempo, e non realizzati, sono stati in parte stralciati. Una serie di prescrizioni sono state modificate.

Nel complesso si è andati dunque ben oltre il solo accoglimento delle osservazioni ammissibili e coerenti con il piano, tant'è che alcune decine di pareri dei progettisti sono difforni da quelli della Commissione consiliare, e molti pareri non sono stati nemmeno riportati.

L'opposizione apprezza: pur non rinunciando al proprio ruolo, e criticando in particolare i premi volumetrici previsti per il recupero di alcuni edifici lungo il Meschio, in particolare il Lanificio Cini, e l'edificabilità di alcune aree "solo perché sono pubbliche e quindi valorizzandole si guadagnano soldi", definisce il Piano "meno pessimo del precedente". Dal dibattito si apprende inoltre l'esistenza di un "redigendo Piano Guida per il fiume Meschio", in realtà già pronto, e che non sarà mai formalmente approvato come tale, pur costituendo

¹⁸⁶ ACVV, Delibera CC n. 42, 13 luglio 1992.

¹⁸⁷ Appellandosi a una diffornità tra Piano adottato e Piano pubblicato consistente nell'errata trascrizione di un *errata-corrige*.

¹⁸⁸ ACVV, Delibera CC n. 69, 19 ottobre 1992.

¹⁸⁹ *Idem*, n.3, 1 marzo 1993.

un documento conoscitivo e di proposta assai approfondito¹⁹⁰.

È la prima volta, a quarant'anni dal piano Torres, che il Meschio torna ad assumere un ruolo centrale nel progetto di città. Non per il maturare di un'idea compiuta e politicamente condivisa della sua importanza non soltanto in relazione al passato ma anche per il futuro di Vittorio, bensì in risposta alle obiezioni politiche, sollevate già in occasione dell'adozione del 1992, di aver assegnato volumetrie premiali agli edifici dismessi che sorgono lungo il corso d'acqua. L'eterogeneità dei fini non finisce mai di stupire, anche in campo urbanistico.

Che il Progetto Meschio fosse soltanto di uno strumento per rispondere alle obiezioni politiche è purtroppo confermato dal fatto che rimarrà un documento privo di valore formale, né sarà utilizzato negli anni seguenti per mettere in campo azioni di programmazione.

L'unico esito evidente sarà la realizzazione della pista ciclabile lungo fiume, grazie all'opportunità di un finanziamento europeo, senza tuttavia risolvere né il collegamento di questa con i centri urbani né il recupero degli edifici industriali dismessi, tuttora in attesa di interventi.

La Variante di sintesi viene adottata a larga maggioranza. I voti a favore sono 22 (rispetto ai 19 della precedente adozione), 8 contrari e 2 astenuti. Ciò che resta del PSI insiste nel chiedere al CoReCo l'annullamento della nuova delibera, senza esito alcuno. Nel 1995 interviene l'approvazione regionale con modifiche d'ufficio. Fra queste ultime l'inserimento di un impianto per il trattamento dei Rifiuti Solidi Urbani, che la Giunta comunale impugna con ricorso al TAR, e di cui il Consiglio comunale prende atto esprimendo unanime consenso.¹⁹¹ Con la delibera del Consiglio comunale che a breve adegua la Variante di sintesi e il nuovo Regolamento edilizio al voto regionale il nuovo Piano viene approvato¹⁹². Con l'approvazione di questo Piano, nei fatti, si chiude un'epoca.

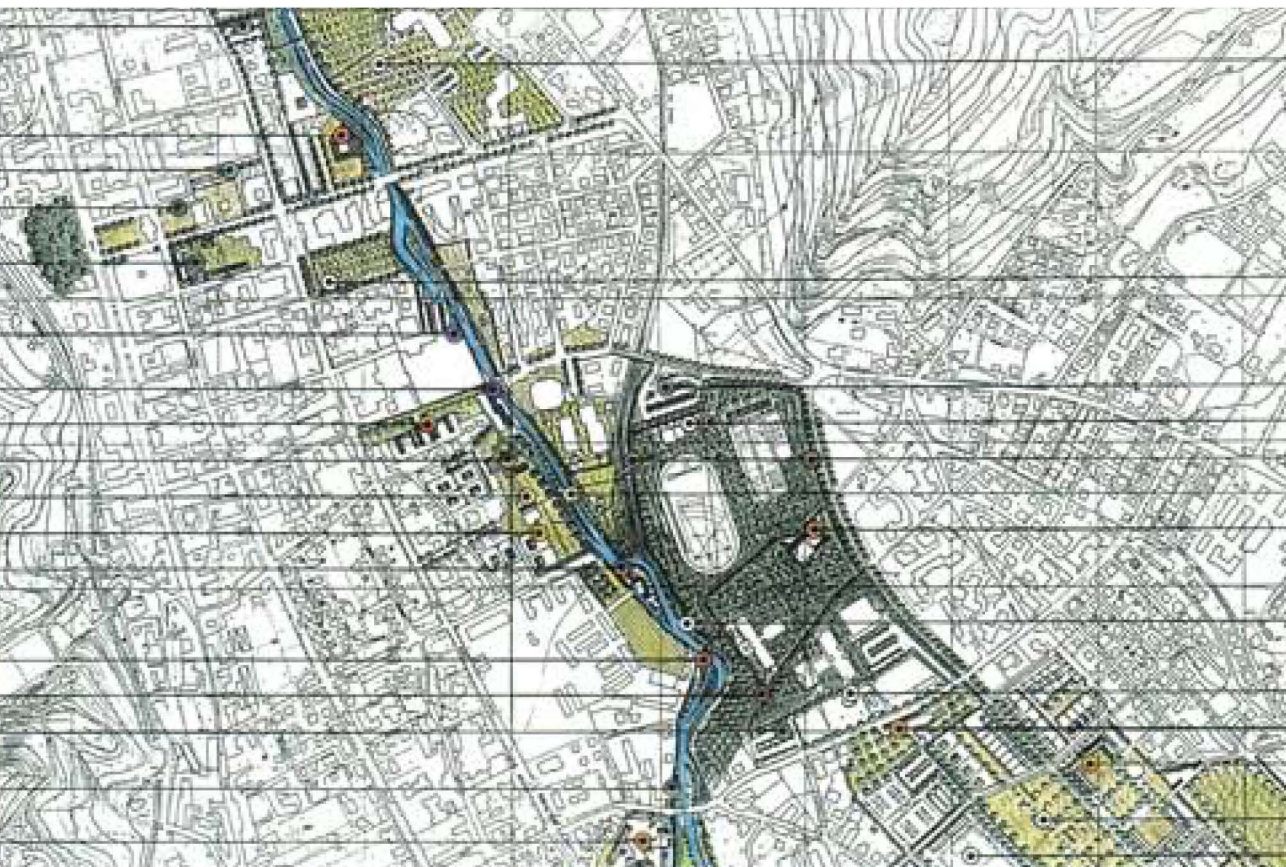
L'elezione diretta dei Sindaci¹⁹³ cambia radicalmente il ruolo dei Consigli comunali; i verbali delle deliberazioni registrano un netto cambiamento, e non

190 Comune di Vittorio, *Progetto Guida del Parco naturale e costruito del fiume Meschio*, marzo 1993. Gruppo di lavoro OIKOS Ricerche: prof. arch. Giorgio Trebbi, ing. Fabrizio Apollonio, arch. Elena Lolli, Silvia Salvatorelli, Concetta Venezia. Gruppo di lavoro Studio arch. Roberto D'Agostino: arch. Roberto D'Agostino, arch. Gustavo Carabajal, arch. Andrea Matcovich, arch. Antonella Salerno. Consulente per gli aspetti vegetazionali dott. Giampaolo Rallo, collaboratore per la ricerca storico-bibliografica l'arch. Gino Savioli. Il Progetto si compone di: una Relazione; una Indagine edilizia costituita da un insieme di schede che approfondiscono lo stato di conservazione, le destinazioni d'uso originarie e gli elementi architettonici di ciascun edificio, e da tre tavole riassuntive; da tre tavole in scala 1:5000 denominate Contenuti del progetto. Queste ultime evidenziano sia le destinazioni d'uso ammesse che le possibili sistemazioni degli spazi e percorsi pubblici.

191 ACVV, Delibera CC n.61, 28 luglio 1995.

192 *Idem*, n. 77, 7 agosto 1995.

193 L. 81/1993.



Roberto D'Agostino e Giorgio Trebbi, progetto guida del parco naturale del fiume Meschio, 1993, particolare.

rappresentano più come in precedenza una fonte ricca di informazioni per ricostruire le vicende del Comune. Con le modifiche al titolo V della Costituzione¹⁹⁴, e il riconoscimento di un ruolo più autonomo ai Comuni, cambiano le procedure per l'approvazione degli strumenti urbanistici comunali, e si riduce l'azione della Regione. Ancor più rilevante, di lì a breve, sarà la fine del boom edilizio. Il Comune di Vittorio Veneto, dal 1995 in poi, approverà soltanto Varianti parziali al Piano, finalizzate a trattare singole questioni contingenti.

¹⁹⁴ L. 59/1997 c.l.c. 3/2001.

SCHEDE AUTORI DEI PIANI URBANISTICI

INTRODUZIONE METODOLOGICA ALLE SCHEDE AUTORI

L'intento delle seguenti schede è quello di restituire un quadro dei diversi strumenti di pianificazione e progettazione urbanistica e territoriale elaborati per Vittorio Veneto, a partire da un breve profilo biografico e professionale dei singoli progettisti. Le schede autore sono state costruite in modo tale da offrire al lettore uno "spaccato" sullo specifico clima culturale, architettonico e urbanistico entro cui i diversi autori si sono formati e mossi, provando al contempo a indagare i rapporti con il contesto politico e culturale di Vittorio Veneto alla base del loro incarico professionale.

Dal punto di vista metodologico, la stesura delle schede è l'esito di molteplici operazioni di ricerca. *In primis*, una ricerca *on-line* e bibliografica (monografie, articoli, tesi di laurea, ecc.) finalizzata a delineare un profilo biografico e professionale dei singoli autori, e, nello specifico, le esperienze di progettazione condotte a Vittorio Veneto. Verificata l'assenza di testi curati direttamente dai progettisti e relativi alla loro esperienza vittoriese, si sono selezionati i contributi di alcuni studiosi che hanno tracciato un quadro dei piani e dei progetti urbanistici elaborati dai singoli autori.

Per alcuni progettisti (arch. Oscar Cagna e arch. Giorgio Trebbi) la raccolta di tali informazioni è divenuta possibile grazie a delle interviste in profondità con i loro più stretti collaboratori; l'arch. Roberto d'Agostino, invece, è stato direttamente intervistato presso il suo studio di Venezia-Porto Marghera.

Interviste in profondità:

Per la ricostruzione del profilo biografico e professionale dell'arch. Oscar Cagna:

- Intervista all'arch. Alberto Ferruzzi condotta presso il suo studio di Milano il 14 febbraio 2018.

Per la ricostruzione del profilo biografico e professionale dell'arch. Giorgio Trebbi:

- Intervista telefonica al prof. Marcello Mamoli effettuata in data 4 febbraio 2018;

- Intervista telefonica all'ing. Roberto Farina, direttore di Oikos Ricerche Bologna, effettuata in data 6 febbraio 2018.

Per la ricostruzione del profilo biografico e professionale dell'arch. Roberto d'Agostino:

- Intervista all'arch. Roberto d'Agostino condotta presso il suo studio di Venezia-Porto Marghera il 28 febbraio 2018.

ING. FEDERICO GABELLI

(1878 circa, Il piano dei villini)



Foto: Pitter P. e Pelus D. (2011)
(a cura di), Gabelli Pasquale, Aristide,
Federico: scritti, Associazione culturale
"Aldo Modolo" Pordenone.

Federico Gabelli nasce a Pordenone nel 1832. Ingegnere ferroviario laureato in matematica, è discendente di un'illustre famiglia friulana (originaria di Roraipiccolo di Porcia) particolarmente influente sul fronte culturale.

Il padre Pasquale (Porcia, 1801 - Padova, 1880), matematico e fisico, fu agricoltore e professore, autore di un testo di idraulica e uso delle acque sul quale si sono formate, successivamente, generazioni di ingegneri. Il fratello Aristide (Belluno, 1830 - Padova, 1891), invece, fu un importante pedagogista, tra i promotori del positivismo filosofico in Italia. Fu inoltre deputato per Venezia, provveditore al ministero della pubblica istruzione a Roma, e promotore della riforma dell'istruzione elementare,

per la quale istituì i nuovi programmi nel 1888.

Federico fu il progettista, nei decenni iniziali dello stato unitario, di diverse tratte ferroviarie, fra le quali la Conegliano-Belluno passante per Vittorio Veneto, e alcuni tratti della linea Bologna-Padova.

Proprio sulla congiunzione ferroviaria di Belluno con Conegliano, e sulla realizzazione del nuovo assetto delle ferrovie in Italia, Federico è autore di alcuni scritti (come ad esempio le *Conferenze ferroviarie* del 1880). Sempre nel campo dell'ingegneria, propose il collegamento della Sicilia con il continente tramite un tunnel da realizzarsi sotto lo stretto di Messina.

A Roma progettò alcuni edifici per conto della Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche, all'epoca impegnata nella ristrutturazione di diverse zone del centro storico.

A Vittorio Veneto, gli edifici che delimitano l'attuale Piazza del Popolo (come il Municipio del 1872), originariamente denominata Piazza Vittorio Emanuele II e creata - quale nuova centralità - a seguito dell'unione di Serravalle e Ceneda nel 1866, sono stati realizzati negli anni Ottanta del XIX secolo su progetto di Gabelli per conto della Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche. Come già anticipato, Gabelli fu inoltre il progettista della tratta ferroviaria tra

Conegliano e Vittorio Veneto. Sul fronte politico, Federico fu deputato al Parlamento con la destra conservatrice per la circoscrizione di Pordenone tra il 1870 e il 1874, nel corso della XI legislatura del Regno d'Italia.

Di tale attività rimane traccia nei dibattiti parlamentari dell'epoca, riferiti nello specifico ai progetti di legge per la costruzione di nuove linee di completamento della rete ferroviaria del Regno d'Italia (motore di unificazione territoriale e di progresso economico e sociale), e alla perequazione fondiaria. Muore a Napoli nel 1889.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI UTILIZZATI

Pitter P. e Pelus D. (2011) (a cura di), *Gabelli Pasquale, Aristide, Federico: scritti*, Associazione culturale "Aldo Modolo" Pordenone.

ARCH. GIUSEPPE DE MIN

(1939, Il "piano Marinotti")



*Foto: Archivio I Primi
di Torviscosa*

Giuseppe De Min nasce a Urbino nel 1890. Di formazione geometra (Padova) e architetto (Urbino), è pronipote del pittore bellunese Giovanni De Min, affrescatore dell'aula civica cenedese del Museo della Battaglia. Tra i suoi primi lavori a Vittorio Veneto - città con cui, nel tempo, mantiene solidi legami - è da ricordare la direzione della costruzione, tra gli anni Venti e gli anni Trenta, della Cassa di Risparmio della Marca Trevigiana a Salsa, in collaborazione con lo zio Lorenzo (1866-1938) e l'ing. Angelo Coletti.

Trasferitosi a Milano, lavora, a partire dal 1921, con architetti come Gio Ponti e Pier Giulio

Magistretti, e negli anni Trenta vi realizza alcuni significativi interventi edilizi: un palazzo in viale Montenero per la Società Anonima Stabili Milano (1930), gli stabili per i magazzini Gondrand (1930), un grattacielo per la società SNIA Viscosa in piazza San Babila (1935-1937, con Alessandro Rimini) e l'autorimessa Traversi in via Bagutta nei pressi di Piazza San Babila (1936-1938). Sul fronte urbanistico, è il progettista di alcune sistemazioni urbanistiche ed edilizie nelle zone di Piazza San Babila (1938, con l'architetto veneziano Duilio Torres) e Piazza Sant'Ambrogio (1939, con Duilio Torres e Paolo Clausetti).

La sua carriera di architetto è indissolubilmente legata alla figura del cugino, l'industriale Franco Marinotti (originario di Ceneda), divenuto presidente della SNIA Viscosa durante il periodo fascista. De Min diviene a tutti gli effetti l'architetto di fiducia di Marinotti per oltre un trentennio, professionalmente coinvolto ovunque vi siano interessi della società. I primi lavori di De Min con l'azienda milanese risalgono alla metà degli anni Venti (con la progettazione degli stabilimenti di Cesano Maderno e di Varedo), ma la collaborazione diviene più assidua negli anni Trenta proprio con l'ascesa al vertice societario di Marinotti. De Min lavora così a Venaria Reale, Cadorago, Pavia, Vittorio Veneto, ma anche in Francia e in Spagna (ad esempio con la progettazione dello stabilimento industriale di Torrelavega a Nord della Spagna, per conto della consociata spagnola SNIACE, all'inizio degli anni Quaranta).

Il più significativo della sua carriera è senza dubbio l'ambizioso progetto per la nuova città-fabbrica di Torviscosa, voluta da Marinotti - nell'ambito della poli-

tica di fondazione di città nuove promossa da Mussolini - nei pressi di Torre di Zuino lungo la costa adriatica nella bassa Friulana (Udine). De Min vi progetta il piano urbanistico generale (1937-1938) e la quasi totalità delle costruzioni (fabbrica, ristoro, scuola, teatro, piscina, case per gli operai e per gli impiegati, palazzo municipale). La collaborazione con Marinotti prosegue anche dopo la II Guerra Mondiale, con la progettazione per la SNIA di case operaie del piano INA-Casa (Milano, Pavia, Casale Monferrato, Vittorio Veneto, Voghera, Venaria Reale), un complesso di 18 alloggi a Cervignano del Friuli (1949-1952) e una serie di impianti in Friuli per lo sfruttamento delle risorse idriche dei torrenti Meduna e Silisia. Sempre su commissione della SNIA Viscosa egli realizza il restauro di Palazzo Grassi a Venezia, acquistato nel 1949 dalla Società Immobiliare Veneta presieduta ancora da Marinotti per farne la sede del Centro Internazionale delle Arti e del Costume.

A Vittorio Veneto, su commissione di Marinotti, costruisce già verso la fine degli anni Venti un edificio per operai a 16 alloggi con tipologia "a ballatoio" e progetta la fabbrica della Torcitura della SNIA (1937), cui seguono ripetuti interventi nella propria residenza (acquistata nel 1939), il progetto dell'asilo "Piccola Resi" all'inizio degli anni Quaranta e la ristrutturazione interna di Villa Marinotti. Sul fronte urbanistico realizza il progetto di Piano Regolatore del 1939: le affinità e le differenze di questo piano con il coevo piano di Torviscosa non sono state sino ad oggi adeguatamente indagate e restituite in letteratura. Muore Vittorio Veneto nel 1962.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI UTILIZZATI

Cortiana R. (1992), *Giuseppe De Min 1890-1962*, tesi di laurea, Istituto Universitario di Architettura di Venezia, Facoltà di Architettura.

ARCH. DUILIO TORRES

(1954, Piano regolatore generale e Variante via Cavallotti, 1963)



*Ritratto esposto presso la trattoria
da Romano (Burano, VE)*

Duilio Torres nasce a Venezia nel 1884. Diplomatosi all'Accademia di Belle Arti di Venezia nel 1903, e ottenuta la licenza di professore di disegno architettonico, condivide lo studio, sino al 1914, con il fratello maggiore Giuseppe (1872-1935). Quest'ultimo, progettista nei primi decenni del '900 di numerosi interventi edilizi nella città lagunare, è una delle figure più rappresentative dell'architettura veneziana e veneta in chiave "storicistica".

Avviata la propria attività professionale autonoma, Duilio Torres lavora attivamente per una committenza pubblica e privata, dedicandosi a opere - alcune solo progettate - di carattere civile, ricettivo, monumentale, indu-

striale, nonché alla pianificazione urbanistica. A Venezia, Torres è il progettista di numerosi interventi - in centro storico e nelle isole lagunari - inizialmente ispirati all'eclettismo del fratello (ad esempio la villa per il Lido di Venezia del 1914), e poi maggiormente influenzati dal modernismo e dal funzionalismo. Tra questi ultimi vanno ricordati l'Istituto Elioterapico agli Alberoni (1922-1923), il primo edificio moderno di Venezia e uno dei primi d'Italia, e il contemporaneo Solarium al Mare, casa di cura in lungomare Marconi sempre al Lido. Tra il 1923 e il 1924, su commissione del vicentino Mario Malvezzi, progetta e realizza una costruzione di caccia (il *Casone*) a valle Zappa, nella laguna Sud di Venezia. L'opera, conclusa nel 1928, si caratterizza per una sperimentazione architettonica che vede la fusione di stili provenienti dal Nord Europa e tipicamente veneziani. Negli anni successivi lavora al restauro e alla trasformazione di residenze private in alberghi (ad esempio la pensione Dienesen a San Vio, 1923-1925), e alla progettazione dei ponti dell'Accademia e degli Scalzi sul Canal Grande. Nel 1932 è vincitore, assieme all'ing. Ottorino Bisazza, del concorso per la costruzione del nuovo ponte in pietra dell'Accademia, poi però mai realizzato; nello stesso anno realizza la nuova facciata del Padiglione Italia alla biennale. Oltre alla sua città natale, Torres è impegnato nella progettazione di interventi architettonici anche in altre realtà italiane. A Roma partecipa e vince un concorso nazionale per la progettazione delle Terme Littorie (1926, mai realizzate) e della Casa Littoria (1937); a Padova, negli anni Trenta, costruì

sce tre importanti edifici in centro storico. Nel 1935 progetta il completamento della facciata della chiesa di San Petronio a Bologna; a La Spezia, nel 1930, partecipa al concorso per la progettazione della cattedrale e a Milano, nel 1938, per la costruzione del monumento della Vittoria. Opere di carattere civile sono, tra le altre, l'aviorimessa di Linate (1936) con l'ing. strutturalista Arturo Danusso, e la centrale idroelettrica di Ponte Gardena (BZ) (1938) con l'ing. idraulico Vincenzo Ferniani.

Sul fronte urbanistico, suo campo di studi privilegiato e parte significativa della sua carriera e del suo peso culturale, lavora a proposte di sistemazione di parti del territorio veneziano, come ad esempio il progetto per il piano regolatore e le case del quartiere a città giardino nella località Quattro Fontane al Lido (1910, col fratello Giuseppe) e il progetto per il piano regolatore e l'edificazione di Sant'Elena a Venezia (1911, con il fratello Giuseppe e la collaborazione dell'ing. Fausto Finzi e dell'arch. Giulio Alessandri). I fratelli Torres, con Brenno Del Giudice, Napoleone Martinuzzi e altri ingegneri e artisti veneziani, elaborano nel 1930 un progetto alternativo a quello comunale, proposto dall'ing. Miozzi, per piazzale Roma e Rio Nuovo, tuttavia con scarso successo. Questo gruppo (gli Urbanisti Veneziani) presenta nel 1933 un piano regolatore particolareggiato anche per il centro di Padova, e nel 1936 una proposta di piano regolatore generale per Treviso e di risanamento del quartiere San Nicolò (con la collaborazione di Luigi Piccinato).

Duilio partecipa poi ai concorsi per i piani regolatori di altre città italiane. A Milano, a titolo esemplificativo, collabora con lo stesso Giuseppe De Min - l'autore della proposta di piano regolatore di Vittorio Veneto del 1939 - alla progettazione delle zone di Piazza San Babila (1938) e Piazza Sant'Ambrogio (1939). Il legame con Vittorio Veneto, di cui elabora il piano regolatore generale e la variante di via Cavallotti (data), è individuabile nella figura del padre industriale, proprietario di una fabbrica di calci e di un cementificio proprio a Vittorio Veneto. È incaricato dell'insegnamento di urbanistica alla Scuola Superiore di Architettura di Venezia dal 1934 al 1947; nel 1950 la cattedra di urbanistica alla quale Torres aspirava viene affidata, da parte di Giuseppe Samonà, a Luigi Piccinato. Muore a Venezia nel 1969.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI UTILIZZATI

Fontana V. (2010), "L'architettura delle Tre Venezie fra le due guerre: un profilo sintetico", in Docci M., Turco M.G. (a cura di), *L'Architettura dell'"altra" modernità*, Roma: Gangemi, pp. 257-267.

ARCH. OSCAR CAGNA¹

(1972, Lo schema della nuova Variante generale)

(1974, Variante generale)



Foto fornita dall'arch. Alberto Ferruzzi

Oscar Cagna nasce a Varese nel 1934, studia al Politecnico di Milano e si laurea in architettura a Firenze nel 1958. Architetto particolarmente attento alle dimensioni urbanistiche, paesaggistiche e ambientali degli interventi, coordina, nel contesto milanese e lombardo *in primis*, numerosi progetti elaborati dal suo studio professionale avviato a Milano con Italo Lupi, al quale, successivamente, subentra anche l'architetto Alberto Ferruzzi che condividerà tutte le esperienze professionali dello studio. Svolge inoltre molteplici attività di consulenza a carattere ambientale-paesistico, territoriale e urbanistico per conto delle ammini-

strazioni pubbliche, a diverse scale di intervento.

A titolo esemplificativo, va ricordata l'elaborazione del piano ospedaliero e delle unità sanitarie locali (piano della sanità, connesso al piano territoriale regionale della Lombardia) nel 1975, finalizzato alla razionalizzazione del numero dei posti letto ospedalieri (e dunque delle strutture ospedaliere) in base alle caratteristiche territoriali e demografiche del contesto regionale lombardo.

Sempre nello stesso periodo, gli viene affidato - da parte dell'assessorato alla sanità della Regione Lombardia - l'incarico professionale per la trattazione degli aspetti territoriali riguardanti l'inquinamento da diossina provocato dalla ditta Icmesa di Meda (comunemente noto come incidente di Seveso). Qui, Oscar Cagna mette a punto il cosiddetto metodo "Seveso", con la suddivisione del territorio in celle (centuriazione) in cui monitorare periodicamente la quantità di inquinante presente nel terreno.

Vanno poi menzionate le esperienze di recupero e valorizzazione paesaggistico-ambientale di territori degradati (come, ad esempio, il piano di recupero ambientale della miniera Alpetto a Merone in Provincia di Como), la collaborazione alla stesura di strumenti di pianificazione territoriale con specifico riguardo alla tutela del paesaggio (ad esempio il piano paesistico della Lombardia), e la

¹ Scheda autore revisionata dall'arch. Alberto Ferruzzi in data 23 febbraio 2018.

stesura di molte leggi regionali in materia di Valutazione di Impatto Ambientale.

Sul fronte urbanistico, sono infine da ricordare le esperienze di progettazione dei piani regolatori generali di Meda nella seconda metà degli anni Sessanta (con Giuseppe Samonà), di Feltre (con uno staff di cui è parte Italo Lupi, Ezio Antonini, Giacomo Correale, Giovanna Ricoveri e Enzo Tomeo) e quindi di Vittorio Veneto.

L'invito a procedere alla redazione del PRG di Vittorio Veneto arriva al gruppo attraverso la rivista mensile lombarda "Esperienze Amministrative", cui l'avvocato Ezio Antonini in quegli anni collabora.

Oscar Cagna muore a Milano nel 2000.

ARCH. GIOVANNI ASTENGO

(1979, Controdeduzioni alle Osservazioni Commissione tecnica regionale)

(1982, Variante ex art.18 delle NTA)



Giovanni Astengo nasce a Torino nel 1915. È, senz'ombra di dubbio, una delle figure più rilevanti nella storia, nella pratica e nella cultura urbanistica italiana ed europea della seconda metà del Novecento.

Laureatosi in architettura a Torino nel 1938 e abilitatosi alla professione di architetto l'anno successivo, i primi anni della sua attività professionale lo vedono impegnato con interventi prevalentemente di scala architettonica. Successivamente, in qualità di urbanista, è - nel dibattito politico e scientifico relativo alla ricostruzione post-bellica del Paese - uno dei maggiori sostenitori della centralità del *piano* di sviluppo territoriale alle diverse

scale di intervento (Dolcetta, Maguolo e Marin 2015). Progettista di importanti piani urbanistici e di progetti finalizzati alla tutela e alla valorizzazione dei centri storici, è il fondatore del primo corso di laurea italiano in Urbanistica (nel 1971 a Venezia), che presiederà fino al 1984. All'attività prettamente professionale, egli affianca un intenso impegno intellettuale, culturale, civile e politico-amministrativo, *in primis* come redattore e direttore - per quasi un trentennio - della rivista *Urbanistica* dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, quindi con la proposta di significativi testi legislativi in materia urbanistica. Importanti ruoli politici sono da lui rivestiti in Comune di Torino e in Regione Piemonte.

È difficile, data la vastità di contributi progettuali, scritti e studi realizzati in oltre cinquant'anni di attività, proporre qui una qualche sintesi e descrizione dell'attività di Astengo (si rimanda dunque, per specifici approfondimenti relativi alle sue opere e al suo profilo culturale e umano, a Indovina 1991; Di Biagi 1992; Dolcetta, Maguolo e Marin 2015).

In qualità di architetto, Astengo progetta il quartiere INA-Casa Falchera a Torino (1950-1960), ma anche opere meno "conosciute", come il complesso INA-Casa di via dei Filosofi a Perugia e il Centro Ospitalità della Pro Civitate Christiana ad Assisi del 1960-1963 (premio IN/ARCH del 1965). Sul fronte urbanistico, suo ambito principale di interesse, passione, lavoro e studio, Astengo lavora a una molteplicità di piani urbanistici particolareggiati, comunali e di area vasta, ma anche a importanti indagini territoriali e ricerche di respiro nazionale (come IT.URB. '80-Rapporto sullo stato dell'urbanizzazione in Italia). Tra il 1944 e il 1952 prepara gli studi per il Piano Urbanistico Generale della regione piemon-

tese e della città di Torino (con il gruppo ABRR, composto da Astengo, Mario Bianco, Nello Renacco e Aldo Rizzotti). Con i PRG di Assisi (1955-1972) e di Gubbio (1956-1967) negli anni Cinquanta e Sessanta affronta e sperimenta - per la prima volta in Italia - il grande tema dell'analisi e della progettazione dei *centri storici*, indagando a fondo il carattere storico e morfologico della struttura urbana. Altre esperienze importanti sono quelle di Bergamo (1965-1973), cui si aggiungono il lavoro interrotto del Piano di Genova (1963-1965), il Piano di Bastia Umbria (1965-1966), ma anche il contributo alla Commissione Parlamentare di indagine per la tutela e la valorizzazione del patrimonio storico, archeologico, artistico e del paesaggio (1964-1966) e sulla situazione urbanistico-edilizia di Agrigento (1966).

Nel periodo in cui è chiamato a lavorare a Vittorio Veneto, a cavallo tra gli anni Settanta e gli anni Ottanta, è impegnato nella redazione dei PRG di Pavia, Monreale, Vigevano e di Firenze e la sua area metropolitana (1974-1989), ed è assessore regionale in Piemonte. Nelle esperienze degli ultimi anni della sua carriera professionale, tuttavia, Astengo è coinvolto dalle amministrazioni pubbliche prevalentemente in qualità di consulente, e la responsabilità dei progetti è direttamente affidata ai suoi collaboratori, come nel caso di Vittorio Veneto (collaboratori: Cenedese e Orzes).

Nella pratica urbanistica, così come nella riflessione teorica, Astengo manifesta una costante ricerca alla messa a punto e sperimentazione di una "macchina" metodologica finalizzata a sistematizzare e codificare la conoscenza (l'analisi multidisciplinare dello stato di fatto di un territorio), ma anche a organizzare "razionalmente" il processo di piano (inteso come insieme di procedure di analisi, costruzione di scenari, valutazione delle scelte, attuazione delle stesse), nella convinzione di dover dotare l'urbanistica e il governo del territorio di un rigoroso statuto scientifico (Indovina 1991; Di Biagi 1992).

Muore a San Giovanni in Persiceto nel 1990.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI UTILIZZATI

Di Biagi P. (1992), "Giovanni Astengo. Un metodo per dare rigore scientifico e morale all'urbanistica", in Di Biagi P., Gabellini P. (a cura di), *Urbanisti italiani. Piccinato, Marconi, Samonà, Quaroni, De Carlo, Astengo, Campos Venuti*, Roma-Bari: Laterza, pp. 395-467.

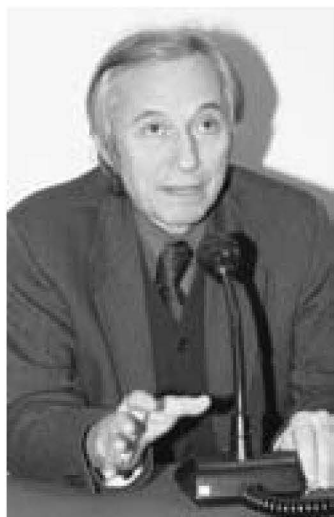
Dolcetta B., Maguolo M., Marin A. (2015), *Giovanni Astengo urbanista. Piani, progetti, opere*, Padova: Il Poligrafo.

Indovina F. (1991) (a cura di), *La ragione del piano. Giovanni Astengo e l'urbanistica italiana*, Milano: Franco Angeli.

<http://circe.iuav.it/astengo/prototipo/>

ARCH. ROBERTO D'AGOSTINO

(1993-95, Variante di sintesi)



Roberto d'Agostino (Rimini, 1941) studia a Firenze e a Venezia, dove si laurea in architettura presso lo IUAV nel 1969.

Nella sua esperienza professionale in campo urbanistico, condotta di frequente in collaborazione con Leonardo Benevolo, ha redatto numerosi piani territoriali e urbanistici - a diverse scale di intervento - in Italia, Europa, Asia (ad. es. Cina), Africa (ad. es. Tanzania e Mozambico) e America Latina (ad. es. Uruguay e Paraguay). Le esperienze internazionali sono state condotte, in qualità di esperto, per la Comunità Europea e per organismi internazionali quali UN-Habitat. Ha altresì contribuito attivamente alla stesura della legislazione urbanistica e della legge sugli inse-

diamenti storici per la commissione urbanistica provinciale di Trento, nonché la legge urbanistica della Regione Emilia-Romagna.

In qualità di assessore all'urbanistica del Comune di Venezia per oltre un decennio (1993-2005), ha portato alla redazione nella seconda metà degli anni Novanta del Piano Regolatore Generale e del piano strategico della città.

A Vittorio Veneto, prima della redazione della cosiddetta variante di sintesi, ottiene dal Comune l'incarico per la conduzione di uno studio/progetto sui temi del turismo in città, poi interrotto per motivi di salute. L'affidamento diretto - assieme a Giorgio Trebbi, con cui non aveva mai avuto, prima di allora, rapporti professionali - del progetto di redazione della variante al piano rappresenta un "compromesso" che ben sintetizza il clima politico e culturale di Vittorio Veneto alla metà degli anni Novanta, caratterizzato da una giunta "anomala" guidata da DC e PCI. In tale scelta, la figura di D'Agostino (in qualche modo rappresentante del mondo della sinistra) è bilanciata dalla chiamata di Giorgio Trebbi, esponente del mondo cattolico. Durante l'elaborazione della variante al PRG, ai due architetti è stato poi affidato un incarico di redazione del "progetto guida del parco naturale e costruito del fiume Meschio", inizialmente concepito come un approfondimento - dentro il PRG - degli insediamenti industriali lungo il Meschio (con l'individuazione di "schede tipo" di regole per i piani attuativi), poi divenuto un progetto in sé finalizzato a mettere a sistema i diversi

interventi. Come il PRG, anche il progetto guida per il Meschio è stato elaborato congiuntamente dai due professionisti con l'ufficio tecnico comunale (ufficio di piano), con una collaborazione intensa e positiva; non è stato tuttavia mai formalmente ratificato per i cambiamenti politici successivi.

È stato fondatore e presidente della società pubblica Arsenale di Venezia S.p.A. e presidente dell'associazione AUDIS (Associazione Aree Urbane Dismesse). È attualmente presidente di ED S.r.l., società di consulenza e progettazione fondata nel 2003, specializzata nella progettazione territoriale e urbanistica alle diverse scale di intervento, e nella gestione di progetti internazionali finanziati dall'Unione Europea. Sul fronte architettonico, la società svolge lavori nel campo della progettazione di nuovi complessi edilizi pubblici e privati, del restauro architettonico e degli edifici monumentali, ma anche dell'efficienza energetica e della sostenibilità ambientale del manufatto edilizio.

ARCH. GIORGIO TREBBI¹

(1993-95, Variante di sintesi)



Giorgio Trebbi è stato un architetto particolarmente noto a Bologna, docente di caratteri distributivi degli edifici all'Istituto di Architettura Tecnica (poi Facoltà di Ingegneria) dell'omonima Università. È promotore, sin dagli anni Cinquanta, di iniziative architettonico-urbanistiche nel contesto bolognese, finalizzate a promuovere la città quale luogo di incontro di culture ed esperienze internazionali. Cattolico praticante particolarmente attento alle finalità

sociali e civili della pratica architettonica e urbanistica, svolge molta della sua attività professionale in stretto contatto e collaborazione con la Chiesa, in particolare durante l'episcopato del cardinal Giacomo Lercaro. In tale prospettiva, Trebbi va ricordato come uno dei promotori dell'architettura sacra a Bologna e in altre zone d'Italia. Tra gli anni Cinquanta e Sessanta è, non a caso, responsabile dell'Ufficio Nuove Chiese della diocesi di Bologna (voluto dal cardinal Lercaro per "evangelizzare" le periferie bolognesi con la costruzione di nuovi edifici religiosi), uno dei fondatori del periodico Chiesa e Quartiere, direttore del Centro Studi e Informazioni per l'Architettura Sacra sempre presieduto da Lercaro. Nel 1955 dirige il primo e unico congresso nazionale di architettura sacra. A Bologna progetta e realizza la Chiesa San Pio X nel quartiere di Borgo Panigale e di Borgonuovo di Pontecchio Marconi. Trebbi è stato inoltre un importante studioso di questioni architettonico e urbanistiche, autore di numerosi testi, cofondatore e direttore della rivista Parametro e del Centro Internazionale di Studio, Ricerca e Documentazione dell'Abitare OIKOS di Bologna (oggi società OIKOS Ricerche S.r.l.). Sul fronte urbanistico, fu consulente negli anni Ottanta del piano paesistico regionale delle Marche, del piano territoriale della Regione Lombardia e del PRG di Varese.

¹ Scheda autore revisionata dall'ing. Roberto Farina in data 14 febbraio 2018.

BIBLIOGRAFIA

Annali di Statistica. Statistica Industriale. Notizie sulle condizioni industriali della Provincia di Treviso (1898). F.IV-A, Roma, Bertero

Annuario statistico italiano. 1889-1890 (1891), Roma, Bertero

Atti parlamentari. Camera dei Deputati

Banca mutua popolare della città e distretto di Vittorio, anno II, Relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori (1872), Vittorio, Longo

Bizio G. (1860), *Analisi chimica dell'acqua minerale, detta salsa o di S. Gottardo, in Ceneda, Provincia di Treviso, con Saggi di confronto sopra l'acqua salso-iodica di Sales nel Piemonte*, in *Sitzungsberichte der Kaiserlichen Akademie der Wissenschaften*, Vienna, Akademie der Wissenschaften, 335-357 (Ristampata dal Comune di Vittorio nel 1870)

Bozolo A. (1868). *Resoconto della gestione amministrativa dell'asilo infantile riparto Ceneda tenuto dal mese di Ottobre, a tutto Dicembre 1867*, Vittorio, Longo

Braido G. (1990). *Città e industria. La formazione urbana ed industriale di Vittorio Veneto nel XIX secolo*, Vittorio Veneto, De Bastiani

Camis V. e Lattes O. (1884). *Le miniere e le cave*, Milano, Hoepli

Campos Venuti G. (2011). *Un bolognese con accento trasteverino: autobiografia di un urbanista*, Bologna, Pendragon

Casagrande G. (2016). *Resistenza e resilienza di una città invasa: il caso Troyer, Vittorio 1917-18*, "Venetica", n.34, 79-105

Castelfranco A. (1868). *Le arti e la politica nei secoli XVIII e XIX*, Firenze, Cellini, 1868

Caviglia E. (1920). *Vittorio Veneto*, Milano, Edizione de l'eroica

Cumano J. (1866). *Osservazioni sopra la possibilità economica d'una ferrovia da Treviso a Belluno per la vallata del Piave*, Firenze, Tipografia dell'Associazione

Cumano J. (1868). *Considerazioni tecnico-economiche sulla ferrovia complementare da Treviso a Belluno per Feltre*, Firenze, Tipografia dell'Associazione

De Carlo C. (1919). *La spia volante. Ricordi delle gesta d'oltrepieve*, New York, Brentano's

De Mattei V. (1916). *I cementi italiani. Sviluppo - produzione - esportazione*, "Atti della società degli ingegneri e degli architetti di Torino", 96-106

Dolcetta, B., Maguolo, M. e Marin A. (2015). *Giovanni Astengo urbanista. Piani progetti opere*, Padova, Il Poligrafo-IUAV

Edward A. B. (1890). *Ubtrodden peaks and unfrequented valleys*, Londra, Routledge

Errera A. (1870). *Tabelle statistiche e documenti per la storia e statistica delle industrie venete e accenni al loro avvenire*, Venezia, Antonelli

Errera A. (1870). *Storia e statistica delle industrie venete e accenni al loro avvenire*, Venezia, Antonelli

Gabelli F. (1876). *Il riscatto delle ferrovie*, Padova, Sacchetto

Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia, varie date

Gilbert J. (1869). *Cadore: Or Titian's country*, Longmans, Green and Company

Il più vitale degli interessi cadorini (1898), "Archivio Storico Cadorino". A.I, n.9-10, 75-78

Indagine sulle abitazioni al 21 aprile 1931 – Anno IX (1936). Firenze, Vallecchi

L'istruzione agraria 1861-1928 (2001). A cura di Anna Pia Bidolli e Simonetta Soldani, Roma, Ministero per i Beni e le attività culturali

Larese E. (1881). *Il Cadore e la ferrovia*, Pordenone, Gatti

La società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche. Il suo passato e il suo avvenire (1885). "Nuova Antologia", s.II, V.LIV, 331-342

Lupi, I. (2013). *Autobiografia grafica*, Milano, Corraini Edizioni

Marieni L. (1870). *Acque minerali. Notizie*, Milano, Vallardi

Marson, A. (2001). *Barba Zuchòn Town. Una urbanista alle prese col Nordest*, Milano, Angeli

Marson, L. (2005). *Guida di Vittorio*, Vittorio Veneto, De Bastiani (ristampa anastatica della prima edizione, Zoppelli 1889)

Marinelli O. (1894). *Studi sopra alcuni laghi del Veneto*, in Cora G. , *Cosmos. Comunicazioni sui progressi più recenti e notevoli della geografia e delle scienze affini*, V.XII, 1894-96, 356-362

Movimento della popolazione secondo gli atti dello stato civile nell'anno 1915 e notizie sommarie per l'anno 1916 (1918). Roma, Cecchini, 1918

Pirona G. A. (1873). *Sul terremoto del bellunese del 29 giugno 1873*, "Atti del Regio Istituto Veneto di scienze, lettere ed arti", T.2, S.4, 1523-1574

Regolamento per le scuole serali e festive. Riparto di Ceneda-Serravalle (1867). Vittorio, Longo

Relazione all'onorevole Giunta Municipale di Vittorio sulle sezioni dell'asilo infantile (1868). Vittorio, Longo

Ronzon A. (1901). *La pagina politica e un poco anche ferroviaria*, "Archivio Storico Cadorino", A.IV, n.1, 7-10

Rossi A. (1884). *Note illustrative alla carta geologica della provincia di Treviso*, in "Bollettino della Società Geologica Italiana", v.III, 131-160

Rossi F. (1870). *Relazione sulle condizioni del comune di Vittorio*, Vittorio, Longo

Rossi F. (1872). *Relazione del delegato straordinario all'amministrazione del comune di Vittorio letta al consiglio comunale in seduta del 25 giugno 1872 e pubblicata a richiesta del consiglio stesso*, Vittorio, Longo

Schivardi P. (1896). *Guida descrittiva e medica alle acque minerali ed ai bagni d'Italia*, V ed., Milano, Treves

Schiavi A. (1911). *Le case a buon mercato e le città giardino*, Bologna, Zanichelli

Semenzi G. B. A. (1864). *Treviso e sua provincia. Illustrazione*, Longo, Treviso

Senoner A. (1863). *Per l'illustrazione topografica, idraulica, fisica, statistica, agraria e medica delle provincie venete che si pubblicano secondo l'art. 127 degli statuti interni*, "Atti dell'Imp. Reg. Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti", a.1862-63, disp.1, 5-34

Statistica degli ospedali e degli altri istituti pubblici e privati di assistenza sanitaria ospedaliera nell'anno 1932-XI (1934), Roma, Poligrafico dello Stato

Statuti e gli atti relativi alla costituzione della Banca mutua popolare della Città e Distretto di Vittorio (1870). Vittorio

Talamini Minotto G. A. (1966) *Sul miglioramento naturale del Cadore*, Venezia, Andreola (da "Gazzetta di Venezia", n.250, 24 ottobre 1866).

Taramelli T. (1872). *Cenni geologici sull'Alto Trevigiano e sulla Valle di Belluno nel Veneto*, "Bollettino del Comitato Geologico d'Italia", v.III, n.1-12, 96-99

Tellini A. (1893). *L'anfiteatro morenico di Vittorio nella provincia di Treviso*, in "Bollettino della Società Geologica Italiana", V.XII, 27-38

Tranchini E. (1989). *I cementifici di Vittorio Veneto. Origini e vicende*, Vittorio Veneto

Ulliana M. (2004). *Vittorio Veneto tra Ottocento e Novecento*, Treviso, Canova

Zenner B. (1867). *Asilo infantile. Discorsi*, Vittorio, Longo

Zoccoli Carlo, *Relazione intorno agli studi ed alle ricerche fatte per determinare la condizione industriale, commerciale ed economica della Provincia di Treviso*, Milano, Società cooperativa, 1870

Finito di stampare nel mese di
Luglio 2018
da New Print, Portogruaro (VE)
per conto di
Kellermann Editore

Finito di stampare nel mese di
Luglio 2018
da New Print, Portogruaro (VE)
per conto di
Kellermann Editore

Anna Marson è Professore Ordinaria di Pianificazione e progettazione del territorio all'Università IUAV Venezia. Dal 2015, membro della Segreteria tecnico-scientifica dell'Osservatorio nazionale per la qualità del paesaggio del Mibact; dal 2018 del Consiglio scientifico della Scuola nazionale del patrimonio. Dal 2010 al 2015 Assessore della Regione Toscana; per il Piano paesaggistico approvato nel 2015 e la legge sul Governo del territorio 65/2014 ha ricevuto molteplici riconoscimenti, ultimo il premio Umberto Zanotti Bianco 2017.

Moreno Baccichet, Architetto, Dottore di ricerca in Storia dell'architettura e dell'urbanistica, insegna Urbanistica e Pianificazione territoriale presso la Università di Ferrara, Udine e Venezia. Le sue ricerche sono tese a definire l'evoluzione degli insediamenti storici in Veneto e Friuli, e a proporre nuove pratiche per la pianificazione contemporanea.

Matteo Basso, Pianificatore territoriale, Dottore di ricerca in Pianificazione territoriale e politiche pubbliche del territorio, è assegnista di ricerca presso il DPPAC dell'Università IUAV di Venezia e docente a contratto presso la Venice International University. Si interessa di tematica relative all'analisi dei processi di trasformazione urbana e territoriale e all'analisi e progettazione di politiche.

Dai primi progetti per il nuovo centro
destinati ad unire Ceneda e Serravalle
fino ai recenti piani urbanistici
per dare a Vittorio Veneto
una struttura di città moderna

€ 20,00

ISBN 978-88-6767-074-1



9 786767 670741